

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Dieses Gesetz verfolgt mehrere Ziele aus dem Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD. Es enthält Rechtsgrundlagen im Straßenverkehrsrecht für die Digitalisierung der fahrer- und fahrzeugbezogenen Papiere, für eine digitale Parkraumkontrolle sowie für einen digitalen Datenaustausch in der Verwaltung. Das Gesetz dient auch dem Bürokratieabbau durch Vereinfachung von Abläufen und Regeln sowie der Schaffung von zeitgemäßen digitalen Leistungen und Zugang zu Daten in der Verwaltung. Nicht zuletzt leistet das Gesetz Beiträge zum Innovationsstandort für autonomes Fahren sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Sinne des Nachhaltigkeitsziels 16 der UN-Agenda 2030 trägt der Entwurf dazu bei, leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und transparente Institutionen auf allen Ebenen aufzubauen sowie den öffentlichen Zugang zu Informationen zu gewährleisten.

1. Digitalisierung von fahrer- und fahrzeugbezogenen Papieren

Die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere bedarf einer gesetzlichen Ermächtigung hinsichtlich aller digitalen Facetten, um die Umsetzungsdetails auf Verordnungsebene regeln zu können, sowie der Schaffung von Regelungen zur Verarbeitung von personenbezogenen Daten. Zudem sind detaillierte Regelungen zur Einführung des digitalen Führerscheins zu treffen.

2. Einführung der digitalen Parkraumkontrolle

Die Effektivität von Parkraumkontrollen soll durch Einsatz digitaler Mittel gesteigert werden können.

3. Auskunft über Fahrzeugdaten

Die europäischen Typgenehmigungsvorschriften sehen vor, dass ab dem 5. Juli 2026 die Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity – CoC) von Kraftfahrzeugen der Öffentlichkeit anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) in elektronischem Format zur Verfügung gestellt werden. Im Sinne der weiteren Digitalisierung der Verwaltung sowie der Verbraucherfreundlichkeit sollen auch die Informationen zu sog. Rückrufmaßnahmen von Kraftfahrzeugen anhand der FIN-Eingabe zugänglich gemacht werden.

4. Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)

Ferner besteht der Bedarf, die Möglichkeiten der Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, zu erweitern und auf weitere Behörden – hier das Umweltbundesamt (UBA) und die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) – zu erstrecken, um den digitalen Informationsaustausch zwischen den Behörden weiter zu fördern, Angaben überprüfbar zu machen und nicht zuletzt Abläufe im Verwaltungshandeln auch im Interesse der Bürger zu vereinfachen.

5. Begrifflichkeiten automatisiertes Fahren

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion sind nicht mehr kongruent mit international gängigen Standards und müssen aktualisiert werden.

6. Sanktion gegen Punktehandel

Öffentliche Angebote zur Täuschung von Behörden über Beteiligte an mit Punkten bewerteten Verkehrsverstößen untergraben die Wirkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems. Diesen sog. Punktehandel hat auch der Verkehrsgerichtstag im Januar 2024 thematisiert und ein Entgegenreten empfohlen.

7. Neuerungen im Bewohnerparken

Die Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen zielt bisher nur auf Bewohner ab. Dieser Ansatz soll gelockert werden, da vor Ort oftmals gleichwohl Ausnahmegenehmigungen für andere Personengruppen erteilt werden.

B. Lösung; Nutzen

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBAG) sowie damit untrennbar zusammenhängende Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) und der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sollen wie nachfolgend beschrieben geändert werden.

Zu Abschnitt A Nummer 1: Die bisherige partielle Rechtsgrundlage im StVG für eine temporäre digitale Zulassungsbescheinigung soll zu einer allgemeinen Regelung ausgebaut werden. Ferner sind die Rechtsgrundlagen zur Einführung des digitalen Führerscheins als ergänzendes elektronisches Dokument zum Kartenführerschein zu schaffen. Der Kartenführerschein ist hierbei Voraussetzung für die Ausstellung des digitalen Führerscheins; der digitale Führerschein entbindet jedoch den Inhaber von der Pflicht, den Kartenführerschein beim Führen eines Kraftfahrzeugs mitzuführen. Für den digitalen Führerschein wird künftig auch das Lichtbild und die Unterschrift des Fahrerlaubnisbewerbers bzw. -inhabers im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeichert. Dies bedarf Regelungen vor allem im StVG und in der FeV.

Zu Abschnitt A Nummer 2: Es wird eine fokussierte Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumkontrolle geschaffen, um den Kommunen hier vertretbaren Handlungsspielraum zu geben.

Zu Abschnitt A Nummer 3: Weiterhin wird eine formell-gesetzliche Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung geschaffen, damit das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Auskünfte aus den von ihm geführten Datenbanken (Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen, sog. Rückrufdatenbank) anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erteilen kann.

Zu Abschnitt A Nummer 4: Die Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, soll auf das Umweltbundesamt erstreckt werden, um das Umweltbundesamt in die Lage zu versetzen, die Antragsdaten zu überprüfen und insbesondere die doppelte Anrechnung von Fahrzeugen bei der Strommengenbescheinigung zu verhindern. Zudem soll die BAST für ihre vertiefte wissenschaftliche Unfalluntersuchung im Straßenverkehr eine automatisierte Auskunftsmöglichkeit erhalten. Die Auskunftsberechtigung des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle im Rahmen der Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge soll erweitert werden.

Zu Abschnitt A Nummer 5: Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion werden angepasst, um eine konsistentere Verwendung der Begrifflichkeiten, auch in Abgrenzung zum autonomen Fahren, zu erreichen.

Zu Abschnitt A Nummer 6: Zur Verhinderung des sog. Punktehandels soll ein Bußgeldtatbestand geschaffen werden, der bereits das gewerbsmäßige Angebot einer Täuschung der Behörden über die Beteiligung an einem nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem mit Punkten bewerteten Verkehrsverstoß sanktionieren und somit der Ablenkung von Ermittlungen wegen solcher Verkehrsverstöße entgegenwirken soll.

Zu Abschnitt A Nummer 7: Die enge Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen wird gelockert und die Einbeziehung anderer Gruppen (z. B. ortsansässige Betriebe, Handwerker) ermöglicht.

C. Alternativen

Zu den enthaltenen Digitalisierungsvorhaben (Abschnitt A Nummer 1, 2, 3 – z. T. –, Nummer 4) besteht die Möglichkeit, diese (noch) nicht zu verfolgen und den Status quo beizubehalten. Damit würden indes Chancen der Digitalisierung und der Prozessoptimierung ungenutzt bleiben.

Zu den übrigen Regelungsgegenständen bestehen keine Alternativen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für die Umsetzung dieses Gesetzes werden für den Bund im Einzelplan 12 Personalkapazitäten beim KBA erforderlich und zwar einmalig 2,51 Vollzeitäquivalente (VZÄ) mit der Stellenwertigkeit E 11 (i. H. v. rd. 367 000 Euro) und laufend 1,17 VZÄ mit der Stellenwertigkeit E 11 (i. H. v. rd. 171 000 Euro). Zusätzlich löst dieses Gesetz einmalige Sachkosten i. H. v. 0,28 Mio. Euro (digitaler Führerschein KBA, Verkehrsunfallforschung BAST) und laufende Sachkosten i. H. v. 5 000 Euro (Verkehrsunfallforschung BAST) im Einzelplan 12 aus.

Für den Bund entstehende Mehrbedarfe sind finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen; etwaige Mehrbedarfe des UBA sind im Einzelplan 16 auszugleichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch die Einführung des digitalen Führerscheins entsteht Erfüllungsaufwand in Höhe von jährlich rd. 109 000 Stunden für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die die Option des digitalen Führerscheins neu nutzen wollen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Dieses Gesetz wird beim Bund schätzungsweise zu einmaligem Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 10 Mio. Euro und zu laufendem Erfüllungsaufwand von rd. 4 Mio. Euro führen.

Für die Länder entsteht durch die gesetzlichen Änderungen ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 142 Mio. Euro und es ergeben sich insgesamt laufende Einsparungen von jährlich 8 Mio. Euro für diejenigen Kommunen, die u. a. von der digitalen Parkraumkontrolle Gebrauch machen wollen.

F. Weitere Kosten

Keine.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, 7. Januar 2026

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Julia Klöckner
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Bundestagspräsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 1060. Sitzung am 19. Dezember 2025 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Merz

Anlage 1

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 70 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1a wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift und in Absatz 1 wird jeweils die Angabe „hoch- oder vollautomatisierter“ durch die Angabe „automatisierter“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „hoch- oder vollautomatisierter“ durch die Angabe „automatisierter“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 wird die Angabe „hoch- oder vollautomatisierten“ durch die Angabe „automatisierten“ ersetzt.
 - c) In den Absätzen 3 und 4 wird jeweils die Angabe „hoch- oder vollautomatisierte“ durch die Angabe „automatisierte“ ersetzt.
2. § 1b wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift sowie in Absatz 1 wird jeweils die Angabe „hoch- oder vollautomatisierter“ durch die Angabe „automatisierter“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird die Angabe „hoch- oder vollautomatisierte“ durch die Angabe „automatisierte“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 wird die Angabe „hoch- oder vollautomatisierten“ durch die Angabe „automatisierten“ ersetzt.
3. In § 1c Satz 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
4. In § 1e Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 wird nach der Angabe „nach Absatz 4“ die Angabe „oder eine Typgenehmigung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 oder eine vergleichbare Genehmigung auf Grundlage einer im Geltungsbereich dieses Gesetzes anwendbaren Vorschrift“ eingefügt.
5. In § 1i Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „von Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.
6. In § 1j Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1 und in Absatz 2 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
7. In § 1k Absatz 1 wird die Angabe „und für Heimat“ und die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

8. In § 11 Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
9. § 4a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 6 Satz 2 Nummer 2 und 3 wird jeweils die Angabe „Bundesanstalt für Straßenwesen“ durch die Angabe „Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen“ ersetzt.
 - b) In Absatz 8 Satz 8 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
10. § 4b wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 wird die Angabe „Bundesanstalt für Straßenwesen“ durch die Angabe „Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen“ ersetzt.
 - b) In Satz 3 wird die Angabe „Bundesanstalt für Straßenwesen“ durch die Angabe „Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen“ ersetzt und wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
11. Nach § 4b wird der folgende § 4c eingefügt:

„§ 4c

Verbot der Täuschung über den Beteiligten an einem Verkehrsverstoß

(1) Es ist verboten, es zu unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeiten zu täuschen, oder eine solche Unternehmung anzubieten.

(2) Es ist verboten, den Kontakt zu einem Dritten zu vermitteln, der bereit ist, es zu unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeiten zu täuschen, oder eine solche Vermittlung anzubieten.“

12. In § 5b Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
13. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
 - bb) Nummer 15 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Buchstabe a wird die Angabe „mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie zugunsten blinder Menschen“ durch die Angabe „mit mobilitätsbezogenen Beeinträchtigungen“ ersetzt.
 - bbb) In Buchstabe b wird die Angabe „städtischer Quartiere“ durch die Angabe „und anderer Personengruppen in Gebieten“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
 - c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. Art, Form, Beschaffenheit, Inhalt, Gestaltung, Gültigkeit, Herstellung, Erstellung, Lieferung, Ausfertigung, Verwendung und Überprüfung von Kennzeichen, Plaketten, Urkunden, insbesondere von Führerscheinen und Berichten, und von sonstigen Bescheinigungen, einschließlich der Verarbeitung personenbezogener Daten, soweit erforderlich, und der Beteiligung Dritter an den genannten Prozessen,“.
 - bb) In Nummer 6 wird die Angabe „Bundesanstalt für Straßenwesen“ durch die Angabe „Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen“ ersetzt.

- d) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen und wird die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.
 - bb) In Satz 3 wird die Angabe „Digitales und“ und die Angabe „und für Heimat“ gestrichen.
 - cc) Die Sätze 4 und 5 werden durch den folgenden Satz ersetzt:
„Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 5 oder 8 oder nach Absatz 2, sofern sie jeweils in Verbindung mit Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 erlassen werden, oder Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 8, 15 Buchstabe b oder c, Nummer 16 oder 18, sofern sie jeweils in Verbindung mit Absatz 4a erlassen werden, werden vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam erlassen.“
- e) Absatz 7 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 wird die Angabe „Absatz 3 oder“ durch die Angabe „Absatz 3,“ ersetzt.
 - bb) Nach Nummer 1 wird die folgende Nummer 2 eingefügt:
„2. nach Absatz 1 zur Anpassung von Verweisungen auf amtliche Bekanntmachungen im Verkehrsblatt, wenn diese Bekanntmachungen auf Grund technischer Entwicklungen zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben waren, oder“.
 - cc) Die bisherige Nummer 2 wird zu Nummer 3.
- f) In Absatz 8 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
14. § 6a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 2 Satz 1, 3 und 5 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
 - b) Absatz 5a wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
„Für die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben.“
 - bb) In Satz 3 wird die Angabe „Bewohner“ durch die Angabe „Inhaber der Parkberechtigung“ ersetzt.
 - c) In Absatz 8 Satz 2 Nummer 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
15. In den §§ 6c, 6e Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1 und § 6f Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
16. § 6g wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
 - bbb) Nummer 8 wird gestrichen.
 - ccc) Die Nummern 9 und 10 werden zu den Nummern 8 und 9.
 - bb) In Satz 2 wird die Angabe „Nummer 9“ durch die Angabe „Nummer 8“ ersetzt.
 - b) In Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
17. In § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 wird jeweils die Angabe „hoch- oder vollautomatisierten“ durch die Angabe „automatisierten“ ersetzt.

18. § 23 wird durch den folgenden § 23 ersetzt:

„§ 23

Bußgeldvorschrift zum Verbot der Täuschung über den Beteiligten an einem Verkehrsverstoß

(1) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 4c gewerbsmäßig eine dort genannte Unternehmung oder Vermittlung durchführt oder ein dort genanntes Angebot macht.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.“

19. § 24 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 3, 5, 7 oder 9“ durch die Angabe „§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 3, 5, 7 oder 8“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

20. In § 24a Absatz 5 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen und wird die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ ersetzt.

21. § 26 Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist in den Fällen des § 23 Absatz 1, § 24 Absatz 1, § 24a Absatz 1 bis 2a und § 24c Absatz 1 die Behörde oder Dienststelle der Polizei, die von der Landesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmt wird.“

22. In § 26a Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

23. § 30c wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

b) In Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium der Justiz“ durch die Angabe „Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz“ ersetzt.

24. In § 32 Absatz 1 Nummer 8 wird die Angabe „hoch- oder vollautomatisierter“ durch die Angabe „automatisierter“ ersetzt.

25. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 19 wird die Angabe „Fahrzeugen (Umweltbonus)“ durch die Angabe „Fahrzeugen,“ ersetzt.

bb) In Nummer 20 wird die Angabe „beeinträchtigt werden oder“ durch die Angabe „beeinträchtigt werden,“ ersetzt.

cc) In Nummer 21 wird die Angabe „Rechtsvorschriften“ durch die Angabe „Rechtsvorschriften,“ ersetzt.

dd) Nummer 22 wird durch die folgenden Nummern 22 bis 24 ersetzt:

„22. für die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b,

23. zur Überprüfung der vom Betreiber eines Ladepunktes oder von einer von ihm bestimmten Person dem Umweltbundesamt mitgeteilten energetischen Menge des elektrischen Stroms, der zur Verwendung in Kraftfahrzeugen entnommen wurde und auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden kann, und zur Ausstellung der Bescheinigung über diese Menge nach § 8 Absatz 2 der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminde rung bei Kraftstoffen vom 8. De-

zember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert worden ist, oder

24. zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen nach § 63f.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. für die Zwecke des § 32 Absatz 1 Nummer 1 oder 9 an Inhaber von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge, an Fahrzeughersteller oder an verantwortliche Teilehersteller, Werkstätten oder sonstige Produktverantwortliche, um Folgendes zu ermöglichen oder zu unterstützen:

- a) fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe zur Beseitigung von sicherheitsgefährdenden Mängeln an bereits ausgelieferten Fahrzeugen,
- b) fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe zur Beseitigung von für die Umwelt erheblichen Mängeln an bereits ausgelieferten Fahrzeugen,
- c) fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe, die die Typgenehmigungsbehörde oder die Marktüberwachungsbehörde zur Beseitigung von sonstigen Unvorschriftsmäßigkeiten an bereits ausgelieferten Fahrzeugen für erforderlich erachtet,
- d) die Erfüllung unionsrechtlicher Meldepflichten,“.

bb) In Satz 2 wird die Angabe „Satz 1 Nummer 3“ durch die Angabe „Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.

c) Nach Absatz 6 wird der folgende Absatz 7 eingefügt:

„(7) Die Übermittlung nach den Absätzen 1 bis 6 unterbleibt, wenn die Übermittlung bei entsprechendem Abruf auf Grund von § 36 im automatisierten Verfahren erfolgen dürfte.“

26. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 1, soweit es sich um Aufgaben nach § 32 Absatz 1 Nummer 1 oder 9 handelt, oder nach § 35 Absatz 1 Nummer 24 aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen

1. an die Zulassungsbehörden,
2. im Rahmen einer internetbasierten Zulassung an Personen im Sinne des § 6g Absatz 3,
3. an das Kraftfahrt-Bundesamt oder
4. an die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen.“

b) In Absatz 2l wird die Angabe „Zentralstelle zur Sanktionsdurchsetzung“ durch die Angabe „Zentralstelle für Sanktionsdurchsetzung“ ersetzt.

c) In Absatz 2m wird die Angabe „das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel“ durch die Angabe „die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b“ ersetzt.

d) Nach Absatz 2m wird der folgende Absatz 2n eingefügt:

„(2n) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 23 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an das Umweltbundesamt erfolgen.“

27. § 36b wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 wird nach der Angabe „Fahrzeugen“ die Angabe „, Kennzeichen“ und nach der Angabe „Führerscheinen“ die Angabe „und werden als Suchvermerke in diesen Registern gespeichert, bis das Bundeskriminalamt die Beendigung der Ausschreibung entsprechend Satz 1 mitteilt“ eingefügt.

- b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:
- „(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt teilt der sachbearbeitenden Polizeidienststelle oder der ausschreibenden Behörde etwaige Erkenntnisse aus dem Abgleich oder, sofern dem Register nach dem Abgleich eine Mitteilung oder Anfrage zu einem mit einem Suchvermerk versehenen Fahrzeug, Kennzeichen, Fahrzeugpapier oder Führerschein zugeht, die Bezeichnung und die Anschrift der mitteilenden oder anfragenden Stelle, deren Geschäftszeichen, das Datum der Mitteilung oder der Anfrage und die mitgeteilten Daten mit.“
28. In § 37 Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird nach der Angabe „an die zuständigen Stellen anderer Staaten“ die Angabe „oder an Europol“ eingefügt.
29. § 37a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 wird nach der Angabe „des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ die Angabe „oder an Europol“ eingefügt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird die Angabe vor Nummer 1 durch die Angabe „Ist ein Abruf nicht nach unionsrechtlichen Vorschriften vorgeschrieben, so ist der Abruf nur zulässig, wenn“ ersetzt.
- bb) Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
- „Vorbehaltlich unionsrechtlicher Vorgaben ist § 36 Absatz 5 und 6 sowie Absatz 7 wegen des Anlasses der Abrufe entsprechend anzuwenden.“
30. § 41 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:
- „(2) Außerdem sind Übermittlungssperren auf Antrag der betroffenen Person anzuordnen, wenn sie glaubhaft macht, dass durch die Übermittlung ihre schutzwürdigen Interessen beeinträchtigt würden. Eine Übermittlungssperre nach Satz 1 kann befristet werden; die Befristung darf zwei Jahre nicht überschreiten. Die Übermittlungssperre kann auf Antrag oder von Amts wegen verlängert werden. Die betroffene Person ist vor Aufhebung der Übermittlungssperre zu unterrichten, sofern sie erreichbar ist.“
31. In § 45 Satz 2 wird die Angabe „die Fahrzeugbriefnummer“ durch die Angabe „die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II“ ersetzt.
32. § 46 wird durch den folgenden § 46 ersetzt:

„§ 46

Auskunft über Fahrzeugdaten unter Verarbeitung personenbezogener Daten

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf nach Maßgabe des Satzes 2 Auskünfte unter Verarbeitung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erteilen über

1. Fahrzeugdaten,
 - a) soweit diese Fahrzeugdaten zugänglich zu machen sind nach Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/858 oder
 - b) soweit diese Fahrzeugdaten im Umfang der jeweiligen unionsrechtlichen Übereinstimmungsbescheinigung in einer Fahrzeugdatenbank beim Kraftfahrt-Bundesamt vorhanden sind und Fahrzeugklassen betreffen, die nicht von Buchstabe a umfasst sind,
2. fahrzeugbezogene Maßnahmen
 - a) im Sinne des § 32 Absatz 3 und deren Durchführungsstand oder
 - b) im Sinne des § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder c, einschließlich Rückrufe, und deren Durchführungsstand.

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Auskünfte nach Satz 1 zu einem Fahrzeug für diejenige Person elektronisch bereitstellen, die die zugehörige Fahrzeug-Identifizierungsnummer in einer Anwendung auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes angibt.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf den Zulassungsstatus eines Fahrzeugs in einer zum Zweck der Marktüberwachung oder der Erteilung von Auskünften nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 geführten Datenbank regelmäßig anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer mit dem Zentralen Fahrzeugregister abgleichen, um von diesbezüglichen Maßnahmen betroffene Fahrzeuge zu identifizieren.

(3) Enthalten eine fahrzeugbezogene Genehmigung oder eine fahrzeugbezogene Bescheinigung die Angabe von Fahrzeug-Identifizierungsnummern oder des Kennzeichens des Fahrzeugs, so darf das Kraftfahrt-Bundesamt diese Fahrzeug-Identifizierungsnummern und das Kennzeichen als Bestandteil der Genehmigung oder der Bescheinigung verarbeiten, sofern die Verarbeitung der Genehmigung oder der Bescheinigung zur Erfüllung seiner ihm durch eine Rechtsvorschrift zugewiesenen Aufgaben erforderlich ist.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer zu Zwecken der wissenschaftlichen Forschung oder der amtlichen Statistik erheben, speichern und verwenden, sofern

1. dies zur Erreichung dieser Zwecke erforderlich ist und
2. die Datensätze neben der Fahrzeug-Identifizierungsnummer jeweils nur Angaben nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 2 oder Daten der unionsrechtlich vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigungen enthalten.

Datensätze nach Satz 1 Nummer 2 sind unverzüglich zu anonymisieren, wenn die Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Identifizierungsmerkmal nicht mehr erforderlich ist.“

33. In § 47 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
34. § 54 wird gestrichen.
35. § 63 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
 - b) Nummer 5 wird gestrichen.
36. § 63a wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird die Angabe „hoch- oder vollautomatisierter“ durch die Angabe „automatisierter“ ersetzt.
 - b) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „hoch- oder vollautomatisierten“ durch die Angabe „automatisierten“ ersetzt.
37. In § 63b Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 und in § 63d Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
38. In § 63f in Absatz 1 in der Angabe vor Nummer 1, in Absatz 2 Satz 2 und 3, in Absatz 3 Satz 1 und 3 und in Absatz 4 in der Angabe vor Nummer 1 wird jeweils die Angabe „Bundesanstalt für Straßenwesen“ durch die Angabe „Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen“ ersetzt.
39. Nach § 63f wird der folgende § 63g eingefügt:

„§ 63g

Datenverarbeitung zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs

(1) Die zuständigen Behörden können bestimmen, dass an Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs anzugeben ist. Sie dürfen zum Zweck der Kontrolle der Parkberechtigung folgende Daten bis zu 24 Stunden nach Ende des Geltungszeitraums der Parkberechtigung automatisiert speichern:

1. einen nach dem Stand der Technik erzeugten Hash-Wert des angegebenen Kennzeichens und
2. den Geltungsbereich und den Geltungszeitraum der Parkberechtigung.

Die nach Satz 2 gespeicherten Daten sowie die im Rahmen der Erteilung dauerhafter Parkberechtigungen gespeicherten amtlichen Kennzeichen und die Geltungsbereiche und Geltungszeiträume der damit jeweils verbundenen Parkberechtigungen dürfen von den zuständigen Behörden verarbeitet werden, soweit es zur Kontrolle der Parkberechtigung erforderlich ist.

(2) Die zuständigen Behörden dürfen im Rahmen einer stichprobenartigen Überwachung des ruhenden Verkehrs mittels mobiler optisch-elektronischer Einrichtungen (Videokontrolle) folgende Daten zum Zweck der Kontrolle der Parkberechtigung automatisiert erheben, übermitteln und speichern:

1. Bilder des Fahrzeuges, seines amtlichen Kennzeichens und seiner unmittelbaren Umgebung, sofern bei Erstellung der Aufnahmen alle anderen personenbezogenen Daten, insbesondere erkennbare Personen und weitere amtliche Kennzeichen, nach dem Stand der Technik automatisiert unkenntlich gemacht werden,
2. den Standort des Fahrzeugs,
3. das Datum und die Uhrzeit der Kontrolle.

Die nach Satz 1 gespeicherten Daten sind nach der Erhebung unverzüglich automatisiert mit den Daten nach Absatz 1 Satz 2 und 3 abzugleichen und sofort automatisiert zu löschen, wenn der Abgleich zum Ergebnis hat, dass eine Parkberechtigung besteht. Ergibt der Abgleich nach Satz 2 keine Parkberechtigung und wird das Fehlen einer Parkberechtigung mittels Sichtkontrolle des Fahrzeugs durch eine Überwachungskraft innerhalb von 24 Stunden bestätigt, so dürfen die nach Satz 1 gespeicherten Daten und das Ergebnis des Abgleichs zum Zweck der Verfolgung entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten weiterverarbeitet werden. Anderenfalls sind die nach Satz 1 gespeicherten Daten und das Ergebnis des Abgleichs spätestens 24 Stunden nach dem Abgleich automatisiert zu löschen. Einer Sichtkontrolle nach Satz 3 bedarf es nicht, wenn sichergestellt ist, dass sich der Abgleich nach Satz 2 auf alle in Betracht kommenden Parkberechtigungen erstreckt.

(3) Die zuständigen Behörden dürfen im Rahmen einer stichprobenartigen Überwachung des ruhenden Verkehrs zur automatisierten Ermittlung von Fahrzeugen, die unzulässig an einem Ort oder in einer Weise halten oder parken, die unabhängig von einer Parkberechtigung regelwidrig ist, Videokontrolle einsetzen. Ergibt die Videokontrolle hinreichend sicher einen Verstoß nach Satz 1, so dürfen folgende Daten zum Zweck der Verfolgung entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten automatisiert verarbeitet werden:

1. Bilder des Fahrzeuges, seines amtlichen Kennzeichens und seiner unmittelbaren Umgebung, sofern bei Erstellung der Aufnahmen alle anderen personenbezogenen Daten, insbesondere erkennbare Personen und weitere amtliche Kennzeichen, nach dem Stand der Technik automatisiert unkenntlich gemacht werden,
2. der Standort des Fahrzeugs,
3. das Datum und die Uhrzeit der Kontrolle.

Ergibt die Videokontrolle lediglich Anhaltspunkte für einen Verstoß nach Satz 1, die erst durch erneute Videokontrolle mit zeitlichem Abstand oder durch Kontrolle einer Überwachungskraft bestätigt werden können, so dürfen die Daten nach Satz 2 mit der Maßgabe erhoben und gespeichert werden, dass das Kennzeichen des betroffenen Fahrzeugs unkenntlich zu machen ist; ein nach dem Stand der Technik erzeugter Hash-Wert des Kennzeichens darf gespeichert werden. Bestätigt sich innerhalb von 24 Stunden nach der Videokontrolle durch erneute Videokontrolle oder durch Kontrolle einer Überwachungskraft ein Verstoß nach Satz 1, so dürfen die Daten nach den Sätzen 2 und 3 zum Zweck der Verfolgung entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten weiterverarbeitet werden. Anderenfalls sind sie spätestens 24 Stunden nach der Erhebung automatisiert zu löschen.

(4) Die zuständigen Behörden haben über die Abrufe der in Absatz 1 Satz 2 und 3 genannten Daten Aufzeichnungen zu fertigen, welche die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten müs-

sen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch technische und organisatorische Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach 30 Tagen zu löschen.

(5) Eine verdeckte Durchführung der Videokontrolle nach den Absätzen 2 und 3 ist unzulässig. Sowohl die überwachten Gebiete als auch die Durchführung der Videokontrollen einschließlich der dazu eingesetzten Fahrzeuge sind als solche kenntlich zu machen.

(6) Die Verarbeitung der nach den Absätzen 1 bis 4 gespeicherten Daten für andere Zwecke oder zur Profilbildung sowie die Beschlagnahme der Daten nach anderen Rechtsvorschriften sind unzulässig. Nach dieser Vorschrift gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form für statistische Zwecke und für Zwecke des Verkehrsmanagements verwendet werden.“

Artikel 2

Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 3 wird nach der Angabe „ist“ die Angabe „vorbehaltlich des Absatzes 1a“ eingefügt.
- b) Nach Absatz 1 werden die folgenden Absätze 1a und 1b eingefügt:

„(1a) Der Inhaber eines Führerscheins nach Absatz 1 Satz 3 kann diesen durch einen digitalen Führerschein nach § 2d nachweisen. Der digitale Führerschein berechtigt nur im Inland zum Nachweis des Führerscheins. Das Aushändigen eines Führerscheins wird beim digitalen Führerschein durch das Vorzeigen und Ermöglichen der Überprüfung der Daten ersetzt.

(1b) Der Nachweis des Führerscheins durch einen digitalen Führerschein ist ausgeschlossen,

- 1. solange gegen den Inhaber des Führerscheins ein Fahrverbot wirksam ist,
 - 2. wenn die Fahrerlaubnis des Inhabers des Führerscheins erloschen ist,
 - 3. wenn dem Inhaber des Führerscheins die Fahrerlaubnis nach § 111a Absatz 1 der Strafprozessordnung vorläufig entzogen worden ist oder
 - 4. wenn sich der Führerschein auf Grund behördlicher Maßnahmen nicht im Besitz seines Inhabers befindet und kein Fall der Nummern 1 bis 3 vorliegt.“
- c) In Absatz 16 Satz 4 wird nach der Angabe „auszuhändigen ist“ die Angabe „; der Nachweis eines gültigen Führerscheins kann gemäß Absatz 1a auch durch einen digitalen Führerschein erfolgen“ eingefügt.

2. Nach § 2c wird der folgende § 2d eingefügt:

„§ 2d

Digitaler Führerschein

(1) Der Inhaber eines gültigen deutschen Führerscheins, der ab dem 1. Januar 1999 als Kartenführerschein ausgestellt worden ist, kann die Erstellung eines digitalen Führerscheins beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragen.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt erstellt den digitalen Führerschein, wenn

1. der Antragsteller Inhaber eines gültigen deutschen Führerscheins ist, der ab dem 1. Januar 1999 als Kartenführerschein ausgestellt worden ist,
2. beim Antragsteller ein geeignetes mobiles Endgerät vorhanden ist und auf diesem ein Anwenderprogramm eingerichtet ist, das die Darstellung des digitalen Führerscheins ermöglicht, und
3. der Antragsteller Inhaber eines Ausweises oder eines mobilen Endgerätes ist, mit dem er einen elektronischen Identitätsnachweis nach § 18 des Personalausweisgesetzes im Rahmen der Antragstellung führen kann.

(3) Die Form des Antrags auf Erstellung des digitalen Führerscheins und dessen technische Ausgestaltung werden in einem Standard des Kraftfahrt-Bundesamtes festgelegt, der die Weiternutzung des digitalen Führerscheins in einer europäischen Brieftasche für die Digitale Identität gemäß Artikel 5a Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 gewährleistet. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat den Standard auf seiner Internetseite zu veröffentlichen und hierauf sowie auf Änderungen des Standards im Bundesanzeiger sowie im Verkehrsblatt hinzuweisen.

(4) Der digitale Führerschein enthält alle Daten eines deutschen Führerscheins, mit Ausnahme der Unterschrift.

(5) Zur Generierung des digitalen Führerscheins verarbeitet das Kraftfahrt-Bundesamt die Daten nach Absatz 4 aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister. Das Lichtbild des Antragstellers darf zum Zweck der Erstellung des digitalen Führerscheins vom Kraftfahrt-Bundesamt auch

1. aus den Pass- und Personalausweisregistern der Pass- und Ausweisbehörden oder
2. aus zentralen Lichtbildbeständen der Register nach Nummer 1, soweit diese nach Landesrecht vorgeesehen sind,

gemäß § 22a Absatz 2 Satz 6 Nummer 1 des Passgesetzes und § 25 Absatz 2 Satz 5 Nummer 1 des Personalausweisgesetzes abgerufen und zur Generierung des digitalen Führerscheins weiterverarbeitet werden; der Antragsteller willigt gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Online-Beantragung des digitalen Führerscheins im Anwenderprogramm in diesen Lichtbildabruf und dieses Weiterverarbeiten ein.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach den Absätzen 4 und 5 auch nach Erstellung des digitalen Führerscheins in diesem und in den Systemen des Anwenderprogramms verarbeiten, soweit dies für den Betrieb des Anwenderprogramms zum digitalen Führerschein erforderlich ist.“

3. In § 30 Absatz 7 Satz 1 Nummer 3 und § 37 Absatz 1 Nummer 4 wird jeweils die Angabe „oder Führerscheinen“ durch die Angabe „, Führerscheinen oder digitalen Führerscheinen“ ersetzt.
4. § 50 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) In den örtlichen Fahrerlaubnisregistern und im Zentralen Fahrerlaubnisregister werden gespeichert:

1. Familiennamen, Geburtsnamen, sonstige frühere Namen, Vornamen, Ordens- oder Künstlernamen, Doktorgrad, Geschlecht, Tag und Ort der Geburt,
2. nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung gemäß § 63 Nummer 2 Daten über Erteilung und Registrierung (einschließlich des Umtausches oder der Registrierung einer deutschen Fahrerlaubnis im Ausland), Bestand, Art, Umfang, Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Änderung der Fahrerlaubnis, Datum des Beginns und des Ablaufs der Probezeit, Nebenbestimmungen zur Fahrerlaubnis, über Führerscheine und digitale Führerscheine und deren Geltung einschließlich der Ausschreibung zur Sachfahndung, sonstige Berechtigungen, ein Kraftfahrzeug zu führen, sowie Hinweise auf Eintragungen im Fahrerlaubnisregister, die die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen betreffen.

Im Zentralen Fahrerlaubnisregister dürfen zusätzlich zu Satz 1 das Lichtbild und die Unterschrift gespeichert werden.“

5. In § 55 Absatz 1 Nummer 3 wird die Angabe „oder Führerscheinen“ durch die Angabe „, Führerscheinen oder digitalen Führerscheinen“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
2. In § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a wird die Angabe „sowie die EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung“ durch die Angabe „, die EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung sowie die Erteilung von Betriebserlaubnissen für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion“ ersetzt.
3. § 4 wird gestrichen.

Artikel 4

Weitere Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, das zuletzt durch Artikel 3 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 6 wird die folgende Nummer 6a eingefügt:
„6a. die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens zur Bestimmung des technischen Dienstleisters zur technischen Generierung digitaler Führerscheine,“.
2. Nach Nummer 7 wird die folgende Nummer 7a eingefügt:
„7a. die Bewertung der Qualitätssicherung bei der technischen Generierung des digitalen Führerscheins, um dessen vorgeschriebene und ordnungsgemäße technische Generierung zu gewährleisten,“.

Artikel 5

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199), die zuletzt durch Artikel 23 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 411) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 66 Absatz 4 wird die Angabe vor Nummer 1 durch die folgende Angabe ersetzt:

„Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2j des Straßenverkehrsgesetzes an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle oder nach § 36 Absatz 2n des Straßenverkehrsgesetzes an das Umweltbundesamt dürfen für eine Anfrage unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und des Kennzeichens folgende Daten bereitgehalten werden:“.

Artikel 6

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 53 durch die folgende Angabe ersetzt:
„§ 53 weggefallen“.
2. § 53 wird gestrichen.
3. § 54 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „selbsttätiges“ durch die Angabe „automatisiertes“ ersetzt.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „selbsttätig“ durch die Angabe „automatisiert“ ersetzt.
4. In § 58 Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „53,“ gestrichen.
5. § 62 Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 bis 4 ersetzt:

„(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Übermittlung nach Absatz 1 nur zulassen, wenn die zum Empfang der Daten berechnigte Behörde für die Durchführung der Übermittlung eine Kennung verwendet. Die zum Empfang der Daten berechnigte Behörde hat sicherzustellen, dass die übermittelten Daten nur von den zum Empfang bestimmten Endgeräten empfangen werden.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat durch ein automatisiertes Verfahren zu gewährleisten, dass keine Übermittlung nach Absatz 1 erfolgt, wenn die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde. Es hat jede Anfrage, bei der die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde, zu protokollieren. Es hat ferner im Zusammenwirken mit der anfragenden Behörde jeder Anfrage, bei der die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde, nachzugehen und die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Sicherung des ordnungsgemäßen Verfahrens notwendig sind.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen nach § 30b Absatz 3 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes automatisiert vorgenommen werden und die Übermittlung nach Absatz 1 bei nicht ordnungsgemäßer Aufzeichnung unterbrochen wird.“

Artikel 7

Weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung, die zuletzt durch Artikel 6 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 1 wird nach der Angabe „ist“ die Angabe „vorbehalten des Absatzes 2a“ eingefügt.
 - b) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 2a und 2b eingefügt:

„(2a) Der Inhaber eines Führerscheins nach Absatz 2 Satz 1 kann diesen durch einen digitalen Führerschein nach § 2d des Straßenverkehrsgesetzes nachweisen. Der Nachweis mittels digitalen Führerscheins entbindet von der Pflicht nach Absatz 2 Satz 2. Der digitale Führerschein berechnigt nur im Inland zum Nachweis des Führerscheins. Im Fall des Nachweises durch einen digitalen Führerschein ist der Inhaber beim Führen eines Kraftfahrzeugs zum Mitführen des digitalen Führerscheins verpflichtet.“

tet. Der Inhaber hat zuständigen Personen auf Verlangen den digitalen Führerschein vorzuzeigen und eine Überprüfung der Daten zu ermöglichen.

(2b) Der Inhaber eines Führerscheins darf diesen nicht durch einen digitalen Führerschein nachweisen,

1. solange gegen ihn ein Fahrverbot wirksam ist,
 2. wenn seine Fahrerlaubnis erloschen ist,
 3. wenn ihm die Fahrerlaubnis nach § 111a Absatz 1 der Strafprozessordnung vorläufig entzogen worden ist oder
 4. wenn sich der Führerschein auf Grund behördlicher Maßnahmen nicht im Besitz seines Inhabers befindet und kein Fall der Nummern 1 bis 3 vorliegt.“
2. In § 21 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 wird die Angabe „Artikel 2 der Verordnung vom 20. August 2021 (BGBl. I S. 3682)“ durch die Angabe „Artikel 1 der Verordnung vom 12. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 125)“ ersetzt.
3. § 48a Absatz 5 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 Nummer 2 wird die Angabe „; die Fahrerlaubnis ist durch einen gültigen Führerschein nachzuweisen, der während des Begleitens mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen ist“ gestrichen.
 - b) Nach Satz 1 werden die folgenden Sätze eingefügt:
„Die Fahrerlaubnis nach Satz 1 Nummer 2 ist nachzuweisen durch einen gültigen Führerschein, der während des Begleitens mitzuführen und für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen ist. Der Führerschein nach Satz 2 kann durch einen digitalen Führerschein nach § 4 Absatz 2a nachgewiesen werden.“
 - c) In dem neuen Satz 4 wird die Angabe „Nummer 3“ durch die Angabe „Satz 1 Nummer 3“ ersetzt.
4. § 49 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In der Angabe vor Nummer 1 wird nach der Angabe „§ 50 Absatz 1“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.
 - bb) In Nummer 10 wird nach der Angabe „Null,“ die Angabe „sowie Identifikationsmerkmale für den digitalen Führerschein,“ eingefügt.
 - b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:
„(3) Im Zentralen Fahrerlaubnisregister dürfen zusätzlich zu Absatz 1 nach § 50 Absatz 1 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes das Lichtbild und die Unterschrift gespeichert werden.“
5. Nach § 75 Nummer 4 werden die folgenden Nummern 4a bis 4c eingefügt:
- „4a. entgegen § 4 Absatz 2a Satz 4 einen digitalen Führerschein nicht mitführt,
 - 4b. entgegen § 4 Absatz 2a Satz 5 einen digitalen Führerschein nicht oder nicht rechtzeitig vorzeigt oder eine Überprüfung nicht oder nicht rechtzeitig ermöglicht,
 - 4c. entgegen § 4 Absatz 2b den Führerschein durch einen digitalen Führerschein nachweist,“.
6. In Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II, Laufende Nummer 14, Nummer 2 Buchstabe a wird die Angabe „auszuhändigen ist,“ durch die Angabe „auszuhändigen ist; der Führerschein kann durch einen digitalen Führerschein nachgewiesen werden,“ ersetzt.

Artikel 8

Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung

Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986), die durch Artikel 10 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 16 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 5 wird jeweils die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.

Artikel 9

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft.

(2) Artikel 5 tritt am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

(3) Die Artikel 2, 4 und 7 treten an dem Tag in Kraft, an dem die technischen Voraussetzungen für die Erstellung des digitalen Führerscheins gegeben sind. Das Bundesministerium für Verkehr gibt den Tag des Inkrafttretens nach Satz 1 im Bundesgesetzblatt bekannt.

EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73; L 023 vom 29.1.2015, S. 19; L 155 vom 14.6.2016, S. 44), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1183 vom 11. April 2024 (ABl. L, 2024/1183, 30.4.2024) geändert worden ist
2. Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1; L 210 vom 11.8.2022, S. 19), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1610 (ABl. L, 2024/1610, 6.6.2024) geändert worden ist
3. Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 der Kommission vom 5. August 2022 mit detaillierten Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die einheitlichen Verfahren und technischen Spezifikationen für die Typgenehmigung des automatisierten Fahrsystems (ADS) vollautomatisierter Fahrzeuge (ABl. L 221 vom 26.8.2022, S. 1)

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Dieses Gesetz verfolgt mehrere Ziele aus dem Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD. Es enthält Rechtsgrundlagen im Straßenverkehrsrecht für die Digitalisierung der fahrer- und fahrzeugbezogenen Papiere, für eine digitale Parkraumkontrolle sowie für einen digitalen Datenaustausch in der Verwaltung. Das Gesetz dient auch dem Bürokratieabbau durch Vereinfachung von Abläufen und Regeln sowie der Schaffung von zeitgemäßen digitalen Leistungen und Zugang zu Daten in der Verwaltung. Nicht zuletzt leistet das Gesetz Beiträge zum Innovationsstandort für autonomes Fahren sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Sinne des Nachhaltigkeitsziels 16 der UN-Agenda 2030 trägt der Entwurf dazu bei, leistungsfähige, rechenpflichtige und transparente Institutionen auf allen Ebenen aufzubauen sowie den öffentlichen Zugang zu Informationen zu gewährleisten.

Für die Digitalisierung von Fahrzeugpapieren wird die bisherige partielle Rechtsgrundlage für eine temporäre digitale Zulassungsbescheinigung zu einer allgemeinen Regelung ausgebaut. Darüber hinaus ist der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag zur Digitalisierung von Fahrzeugpapieren in einem umfassenden Sinn zu verstehen und meint damit auch die Einführung eines digitalen Führerscheins. Aufgrund europarechtlicher Vorgaben in der 3. Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG wird der Kartenführerschein nicht durch den digitalen Führerschein ersetzt. Vielmehr stellt der Kartenführerschein die Voraussetzung für die Ausstellung eines digitalen Führerscheins dar. Der digitale Führerschein entbindet allerdings den Inhaber von der Pflicht, den Kartenführerschein beim Führen eines Kraftfahrzeugs mitzuführen. Die Verhandlungen zur 4. EU-Führerscheinrichtlinie, welche u. a. die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins vorsieht, sind mit der Einigung der Verhandlungsführer des Europäischen Parlaments und des Rates im März 2025 im vierten Trilog abgeschlossen worden. Die 4. EU-Führerscheinrichtlinie und die Richtlinie zur Änderung dieser Richtlinie in Bezug auf bestimmte Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust wurden am 21. Oktober 2025 formell erlassen. Diese sind noch im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen und treten 20 Tage nach dieser Veröffentlichung in Kraft. Nach Inkrafttreten der Richtlinie hat die Europäische Kommission zwölf Monate Zeit, um Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Bestimmungen zum EU-weiten digitalen Führerschein (z. B. über das visuelle Erscheinungsbild, technische und Sicherheitsstandards sowie Überprüfungsmerkmale) zu erlassen.

Die Effektivität von Parkraumkontrollen soll durch Einsatz digitaler Mittel gesteigert und die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung in Zeiten anhaltend knapper Personalressourcen gesichert werden können. Das freiwillige Handy-Parken ist bereits verbreitet. Den Kommunen soll auch hier mehr Handlungsspielraum gegeben werden.

Die Verordnung (EU) 2018/858 sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ab dem 5. Juli 2026 die Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity – CoC), die jedem typgenehmigten Neufahrzeug vom Hersteller beizufügen sind, der Öffentlichkeit anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) in Form strukturierter Daten in elektronischem Format (also mittels Zugriffs auf eine Datenbank) zur Verfügung gestellt werden. Zugleich sollen zur Verbesserung des Verbraucherschutzes unter Nutzung der Digitalisierungsmöglichkeiten in der Verwaltung die Informationen zu fahrzeugbezogenen beschränkenden, Korrektur- und Abhilfemaßnahmen (zusammenfassend sog. Rückrufe im weiten Sinne) von Kraftfahrzeugen anhand der FIN-Eingabe zugänglich gemacht werden, damit die Fahrzeughalter, Fahrzeugnutzer und Kaufinteressenten die Betroffenheit eines bestimmten Fahrzeugs unmittelbar erkennen und auch die Erfüllung nachprüfen können. Bisher wird lediglich der eingetragene Halter über solche Maßnahmen im Einzelfall schriftlich auf dem Postweg informiert. Spätere Halter, Nutzer oder andere Personen erhalten diese wichtige Information noch nicht.

Ferner besteht der Bedarf, die Möglichkeiten der Auskunftserteilung aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR), insbesondere im automatisierten Verfahren, zu erweitern und auf weitere Behörden – hier das Umweltbundesamt

(UBA) und die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) – zu erstrecken, um den digitalen Informationsaustausch zwischen den Behörden weiter zu fördern, Angaben überprüfbar zu machen und nicht zuletzt das Verwaltungshandeln auch im Interesse der Bürger zu vereinfachen.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion sind nicht mehr kongruent mit international gängigen Standards und müssen aktualisiert werden.

Öffentliche Angebote zur Ablenkung von Punkten für Verkehrsverstöße vom Täter untergraben die Wirkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems. Diesen sog. Punktehandel hat auch der Verkehrsgerichtstag im Januar 2024 thematisiert und ein Entgegenreten empfohlen.

Die Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen zielt bisher nur auf Bewohner ab. Dieser Ansatz soll gelockert werden, da vor Ort oftmals gleichwohl Ausnahmegenehmigungen für andere Personengruppen erteilt werden und daran das Bedürfnis nach mehr Handlungsspielraum in den Kommunen deutlich wird.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Als Ergänzung zum Kartenführerschein soll der digitale Führerschein den Inhaber beim Führen eines Kraftfahrzeugs von der Pflicht, den Kartenführerschein mitzuführen, entbinden. Kann der Kartenführerschein jedoch nicht durch das digitale Dokument nachgewiesen werden, handelt der Inhaber ordnungswidrig. Hierdurch entsteht ein Anpassungsbedarf in § 2 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und § 4 Absatz 2 sowie § 75 Nummer 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Darf der Inhaber eines Kartenführerscheins diesen mindestens vorübergehend nicht mehr führen (insbesondere wegen Anordnung eines Fahrverbots oder der Entziehung der Fahrerlaubnis), wird der digitale Führerschein in dem Anwenderprogramm entsprechend kenntlich gemacht oder gelöscht. Dem Inhaber des Führerscheins wird ausdrücklich verboten, in den Fällen des § 2 Absatz 2b StVG und § 4 Absatz 2b FeV mit dem Digitalen Führerschein einen Nachweis zu führen, dies auch dann, wenn aufgrund von verspäteten Meldungen an das Fahreignungsregister (FAER) die Änderung des Status des Digitalen Führerscheins noch nicht durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) veranlasst worden ist. Die Erstellung des digitalen Führerscheins erfolgt durch das Kraftfahrt-Bundesamt nach Übermittlung der hierfür erforderlichen Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER). Da im ZFER aktuell alle zur Erstellung des digitalen Führerscheins erforderlichen Daten mit Ausnahme des Lichtbildes gespeichert sind, ist vorgesehen, dass das Lichtbild der Person, die einen digitalen Führerschein beantragt, auch aus den ca. 6 000 Pass- und Personalausweisregistern der Pass- und Personalausweisbehörden abgerufen und zur Generierung des digitalen Führerscheins verwendet werden kann. Für diese Verarbeitung erfolgt eine Einwilligung der antragstellenden Person gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt. Ferner soll den Bürgerinnen und Bürgern perspektivisch ein zweiter Weg zur Erstellung des digitalen Führerscheins, nämlich über die Fahrerlaubnisbehörden zur Verfügung gestellt werden. Hierzu übermitteln die Fahrerlaubnisbehörden gemäß § 51 StVG die auf Grund des § 50 Absatz 1 StVG im ZFER zu speichernden Daten. Die Datenmenge des § 50 Absatz 1 StVG ist folglich um das Lichtbild und die Unterschrift zu erweitern, es entsteht Anpassungsbedarf in § 50 Absatz 1 StVG. Dies bedingt auch redaktionelle Folgeänderungen in der FeV. Ebenso soll perspektivisch der Bezug des Lichtbilds aus der EUDI-Wallet möglich sein.

Die technische Umsetzung unterliegt der Konformität mit dem Deutschland-Stack und dem Zustimmungsvorbehalt des BMDS für wesentliche IT-Ausgaben der unmittelbaren Bundesverwaltung gemäß Ziffer XIII des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025. Es wird eine fokussierte Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumkontrolle geschaffen, um den Kommunen hier vertretbaren Handlungsspielraum zu geben.

Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung wurde beim KBA als Genehmigungsbehörde die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen eingerichtet. Um entsprechend den verbindlichen europäischen Vorgaben Auskünfte an jedermann aus dieser Datenbank anhand der FIN erteilen zu können, ist die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung erforderlich.

Das KBA ist ferner die zuständige Behörde für die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und führt eine Datenbank zu fahrzeugbezogenen Maßnahmen, die Auskunft über Fahrzeugrückrufe aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes und weiteren Maßnahmen zur Beseitigung von Unvorschriftsmäßigkeiten bietet. Die Auskünfte hierüber sind derzeit anhand der technischen Gegebenheiten der betroffenen Fahrzeuge (z. B. Motorisie-

rung) strukturiert. Damit die Auskunft unter Verarbeitung der FIN als personenbezogene Angabe erfolgen kann, wird eine entsprechende gesetzliche Regelung im Sinne der Datenschutzgrundverordnung geschaffen.

Die Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, wird auf das Umweltbundesamt erstreckt, um das UBA in die Lage zu versetzen, die Antragdaten zu überprüfen und insbesondere die doppelte Anrechnung von Fahrzeugen bei der Strommengenbescheinigung zu verhindern. Zudem soll die BASt für ihre vertiefte wissenschaftliche Unfalluntersuchung im Straßenverkehr eine automatisierte Auskunftsmöglichkeit erhalten. Die Auskunftsberechtigung des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle im Rahmen der Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge soll erweitert werden.

Das StVG und die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) werden hierfür geändert.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion werden an international gängige Standards angepasst, um eine konsistentere Verwendung der Begrifflichkeiten, auch in Abgrenzung zum autonomen Fahren, zu erreichen.

Zur Verhinderung des sog. Punktehandels soll ein Bußgeldtatbestand geschaffen werden, der der Ablenkung der Ermittlungen wegen Verkehrsverstößen entgegenwirken soll.

Die enge Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen wird gelockert und die Einbeziehung anderer Gruppen (z. B. ortsansässige Betriebe, Handwerker) ermöglicht.

III. Alternativen

Zu den enthaltenen Digitalisierungsvorhaben besteht die Möglichkeit, diese (noch) nicht zu verfolgen und den Status quo beizubehalten. Damit würden indes Chancen der Digitalisierung und der Prozessoptimierung ungenutzt bleiben.

Zu den übrigen Regelungsgegenständen bestehen keine Alternativen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG; Straßenverkehr, Kraftfahrwesen) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für bundesgesetzliche Regelungen sind erfüllt: Der Straßenverkehr und mit ihm auch die Anforderungen an die teilnehmenden Personen und Fahrzeuge gehören zu den Lebensbereichen, die über die Grenzen der Länder hinweg reichen. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden nicht nur die Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren, sondern auch der Verkehrssicherheit insgesamt abträglich sein. Hinsichtlich der Änderung von Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten (Artikel 1 Nummer 11 und 18 bis 22) steht dem Bund die Gesetzgebungskompetenz für das Strafrecht nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG zu.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die in Artikel 1 Nummer 28 und 29 (Datenaustausch gemäß PRÜM-II-Verordnung) sowie Nummer 32 (FIN-bezogene Auskunft über Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung) vorgesehenen Regelungen dienen der Umsetzung verbindlicher Vorgaben des europäischen Rechts.

Die Einführung des digitalen Führerscheins als ergänzendes Dokument zum Kartenführerschein entspricht den europarechtlichen Vorgaben in der 3. EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG. Eine vollständige Gleichwertigkeit beider Dokumente wird durch die 4. EU-Führerscheinrichtlinie eingeführt und weitere Rechtsänderungen erforderlich machen. Die 4. EU-Führerscheinrichtlinie wurde am 21. Oktober 2025 formell erlassen. Sie tritt 20 Tage nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt in Kraft. Auf die in diesem Gesetz bereits als Vorarbeiten geschaffenen Regelungen kann dann aufgebaut werden.

Die übrigen Regelungen betreffen nicht das Recht der Europäischen Union oder völkerrechtliche Verträge.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Verwaltungsverfahren für die Zulassung zum Straßenverkehr von Personen und Fahrzeugen soll vereinfacht werden, indem die zugehörigen Nachweise digitalisiert werden können. Weiterhin soll der Gesetzentwurf die Antragsüberprüfung bei der Strommengenbescheinigung des Umweltbundesamtes für den Emissionszertifikatehandel durch automatisierten Registerdatenabruf vereinfachen. Nicht zuletzt werden inzwischen überholte Regelungen zur Rechtsbereinigung aufgehoben, Klarstellungen vorgenommen und Redaktionsversehen korrigiert.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie Weiterentwicklung 2025, die der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient.

Das Vorhaben verfolgt Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung im Bereich „Innovationen: Zukunft mit neuen Lösungen nachhaltig gestalten“. Indem das Vorhaben Rechtsgrundlagen für mehrere Maßnahmen der Digitalisierung schafft, trägt es langfristig zur Steigerung der Ressourceneffizienz bei und bietet einen Mehrwert für Dienste und Innovationen. Damit trägt das Vorhaben zur Verwirklichung des Nachhaltigkeitsziels 16 der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung bei, welches mit seiner Zielvorgabe 16.6 verlangt, leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und transparente Institutionen auf allen Ebenen aufzubauen, und mit dem Ziel 16.10 die Gewährleistung des öffentlichen Zugangs zu Informationen vorschreibt.

Darüber hinaus vereinfacht der Gesetzentwurf ein Vollzugsdetail in der Strommengenbescheinigung des Umweltbundesamtes für den Emissionszertifikatehandel. Damit trägt das Vorhaben zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 7 bei, welches mit seiner Zielvorgabe 7.a verlangt, bis 2030 die Energieeffizienz sowie fortschrittliche und saubere Technologien für fossile Brennstoffe zu erleichtern und Investitionen in die Energieinfrastruktur und saubere Energietechnologien zu fördern.

Der Entwurf folgt den Prinzipien der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie Weiterentwicklung 2025 „a) Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden“ durch Digitalisierung und Verwaltungsvereinfachung, „d) Nachhaltiges Wirtschaften stärken“ durch Erleichterung beim Emissionszertifikatehandel und „f) Bildung, Wissenschaft und Innovation als Treiber einer nachhaltigen Entwicklung nutzen“ durch Unterstützung der Unfallforschung.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für die informationstechnische Einrichtung des Datenabrufes des BAST aus dem ZFZR im Rahmen der wissenschaftlichen Unfalluntersuchung werden einmalig ca. 30.000 Euro sowie jährlich ca. 5.000 Euro für Wartung und Pflege benötigt.

Im Kraftfahrt-Bundesamt wird für die registerbezogenen Projekte ein Stellenbedarf von einmalig 2,51 Vollzeit-äquivalenten (VZÄ) und laufend 1,17 VZÄ jeweils im gehobenen Dienst mit einer Stellenwertigkeit von E 11 benötigt. Einmalige Sachkosten werden i. H. v. 250.000 Euro benötigt.

Haushaltswirksame Verwaltung (Bund)	Kosten	Einmalig	Laufend
BAST Unfalluntersuchung		30 000 €	5 000 €
KBA Digitaler Führerschein		250 000 € 0,18 VZÄ (E 11) = 26 325 €	-
KBA CoC-Datenbank		1,08 VZÄ (E11) = 157 948 €	0,15 VZÄ (E 11) = 21 937 €
KBA Rückrufdatenbank		1,25 VZÄ (E 11) = 182 810 €	1,02 VZÄ (E 11) = 149 172 €
Gesamt Personal		2,51 VZÄ (KBA)	1,17 VZÄ (KBA)

Haushaltswirksame Verwaltung (Bund)	Kosten	Einmalig	Laufend
		0,28 Mio. € (KBA+BAS)	5 000 € (BAS)
Personalkostensätze gem. BMF-Schreiben vom 08.07.2024			

Darüber hinaus werden für den Betrieb des digitalen Führerscheins weitere Kosten beim KBA anfallen, für die zum jetzigen Zeitpunkt indes noch keine haushaltswirksame Prognose abgegeben werden kann. Insbesondere ist noch unklar, ob dem Gebühren gegenüberstehen werden.

Für den Bund entstehende Mehrbedarfe sind finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen; etwaige Mehrbedarfe des UBA sind im Einzelplan 16 auszugleichen.

4. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Künftig können Bürgerinnen und Bürger ergänzend zum Kartenführerschein einen digitalen Führerschein beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragen. Der digitale Führerschein wird den Bürgerinnen und Bürgern in einem Anwenderprogramm zur Verfügung gestellt. Dadurch kann der Führerschein auch ohne Mitführung des Kartenführerscheins nachgewiesen werden. Zur Beantragung des digitalen Führerscheins wird auch über eine aktive e-ID vorgesehen. Aktuell können rund 38 Prozent der Personalausweisinhaber die e-ID nutzen. In Deutschland gibt es rund 51 Mio. Bestandsführerscheine. Berücksichtigt man hierbei die e-ID Nutzer von 38 Prozent, ergibt sich ein potenzieller Nutzerkreis von 19,4 Mio. Bürgerinnen und Bürgern.

Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Führerscheininhaber im ersten Jahr die Möglichkeit der Digitalisierung nutzen. Daher wird angenommen, dass jährlich ein Anteil von rund 5 Prozent, also rund 970.000 Personen die Digitalisierung des Führerscheins beantragen. Zusätzlich kommen jährlich neue Führerscheininhaber der Klassen A und B hinzu. Hierbei handelt es sich vor allem um einen jungen Personenkreis von Digital Natives, weswegen eine Akzeptanzquote von 80 Prozent zugrunde gelegt wird. Überträgt man auch auf diese Bürgerinnen und Bürger die 38 Prozent, ergeben sich 356.000 potenzielle Nutzer. Insgesamt ergibt sich damit eine Fallzahl von rund 1,3 Mio. Neueinrichtungen pro Jahr.

Berücksichtigt man das Installieren des Anwenderprogramms auf dem mobilen Endgerät, den Login sowie die Verifizierung mittels e-ID und das Absenden des Antrags, wird hierfür ein Zeitaufwand von insgesamt fünf Minuten geschätzt. Nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes erhöht sich der Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger für die erstmalige Einrichtung damit um 108.333 Stunden pro Jahr. Sofern zukünftig eine Identifizierung mit dem digitalen Personalausweis (PID) erfolgen soll, dürfte von einem ähnlichen Erfüllungsaufwand auszugehen sein.

Begleitend zur amtlichen Verwahrung des Kartenführerscheins muss bei einem Entzug der Fahrerlaubnis oder Erteilung eines Fahrverbots der digitale Führerschein im Anwenderprogramm entsprechend kenntlich gemacht oder gelöscht werden. In Deutschland wurden im Jahr 2023 insgesamt 550.000 Führerscheine entzogen bzw. Fahrverbote erteilt. Überträgt man auf die Zahl der Fahrverbote die Annahmen zur Fallzahlherleitung bei der Neueinrichtung, ergibt sich eine Fallzahl von 10.400 Löschungen. Sofern keine ausschließlich technische Umsetzung erfolgen wird, wird der Zeitaufwand zur Löschung in dem Anwenderprogramm auf zwei Minuten geschätzt, damit ergibt sich nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes ein jährlicher Zeitaufwand von rund 347 Stunden.

In der Summe entsteht Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, die den digitalen Führerschein einrichten wollen und ggf. wieder entsprechend unkenntlich machen oder löschen müssen, in Höhe von zusammen rd. 108.700 Stunden.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung wird wie folgt geschätzt:

Unfalluntersuchung im Straßenverkehr

Bund: Im Zuge der durch das Gesetz neu eingeräumten Befugnis zur Datenauskunft im automatisierten Verfahren aus dem ZFZR wird bei der BAST Erfüllungsaufwand für die Einrichtung einer entsprechenden Schnittstelle und Programmierung oder Beschaffung einer entsprechenden Software erwartet. Dieser beträgt einmalig ca. **30.000 Euro** sowie jährlich ca. **5.000 Euro** für Wartung und Pflege. Beim KBA entsteht diesbezüglich kein nennenswerter Erfüllungsaufwand.

Digitaler Führerschein**Bund:**

Für die Umsetzung eines digitalen Führerscheins wird beim KBA einmaliger und laufender Erfüllungsaufwand anfallen. Der Aufwand wird hier exemplarisch am Beispiel, dass eine nationale App beim KBA entwickelt werden würde, geschätzt. Sofern eine Umsetzung in einem anderen Anwenderprogramm vorgesehen werden soll, könnten ggf. auch geringere Aufwände beim KBA – insbesondere beim Betrieb – entstehen.

Der einmalige Erfüllungsaufwand für die anfängliche Einrichtung exemplarisch am Beispiel einer Mobile-App beim KBA wird auf 8.796.000 Euro geschätzt. Diese Schätzung berücksichtigt die Vielzahl an Vorgaben bei der Konzeption und Realisierung sowie die hohe Komplexität dieses Vorhabens. Der einmalige Erstellungsaufwand in Höhe von 8.796.000 Euro würde sich in Personal- (rd. **1.770.000 Euro**) und Sachkosten (**7.026.000 Euro**) aufteilen.

Dieser einmalige Aufwand fällt beim KBA an für die Umsetzung der Beantragung, Generierung und Nutzung einschließlich Aktualisierung des digitalen Führerscheins. Hierbei wird sich das KBA auch eines technischen Dienstleisters bedienen. Somit entsteht einmaliger Entwicklungsaufwand unmittelbar beim KBA als auch beim Dienstleister, der insoweit als Sachkosten vom KBA zu tragen ist.

Dieser einmalige Aufwand umfasst auch die Anpassung der bestehenden Datenbank des ZFER und die Schaffung einer neuen technischen Schnittstelle zum Dienstleister. Dies ist vom KBA zu modellieren, zu entwickeln und zu testen. Zudem fällt der Aufwand für die Projektdurchführung und die Steuerung des Dienstleisters durch das KBA an. Der Dienstleister konzipiert und erstellt mit dem KBA ein Verfahren, mittels dessen ein digitaler Führerschein beantragt und erstellt werden kann. Im Rahmen der Antragstellung können die Daten des Antragstellers auch aus seinem elektronischen Identitätsnachweis (Personalausweis) ausgelesen werden. Die Erstellung des digitalen Dokuments erfolgt auf Basis der im ZFER gespeicherten Daten. Das Lichtbild ist bisher nicht in diesem Register enthalten. Es kann im Antragsprozess aus den Pass- und Personalausweisregistern abgerufen werden.

Der digitale Führerschein muss die Vorgaben der IT-Sicherheit, des Datenschutzes (DSGVO), des ISO-Standards 18013-5, der Betriebssysteme der mobilen Endgeräte und der Barrierefreiheit erfüllen. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird durch das KBA und seinen Dienstleister sichergestellt. Dies erfordert teilweise auch die Einbindung bzw. Beauftragung Dritter (z. B. BSI). Insbesondere fordert die zu entwickelnde Anwenderprogramm-Kommunikation inkl. Revozierungsdienst mit sicheren Mechanismen auf dem Register-Sicherheitsniveau „hoch“ zusätzlich zum IT-Grundschutz ein erhöhtes Sicherheitskonzept sowie daraus abgeleitete Aktivitäten auf entsprechend dedizierten Serverstrukturen sowie Penetrationstests vor Inbetriebnahme.

Zusätzlich schätzt das Statistische Bundesamt Kosten in Höhe von **241.120 Euro** für die Entwicklung eines Anwenderprogramms zur Kontrolle des digitalen Führerscheins. Hierfür setzt das Statistische Bundesamt 176 Personentage an Programmieraufwand je 1.370 Euro an. Die Zeiten wurden so angesetzt, wie sie von Wirtschaftsunternehmen für erste Schätzungen bei Angebotserstellung ausfallen würden. Da das Anwenderprogramm von Sicherheitsbehörden genutzt werden soll, wird eine hohe Anforderung an die IT-Sicherheit berücksichtigt. Hinzu kommen 76 Personentage im höheren Dienst für Kommunikation, Projektsteuerung und Teamführung im Rahmen der Entwicklung dieser Kontroll-App mit insgesamt **41.100 Euro**.

Für die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand beim KBA (Registererweiterung) nach einer ersten Schätzung in Höhe von ca. 262.000 Euro. Dieser einmalige Erfüllungsaufwand setzt sich dabei aus zwei Teilen, Personalkosten und Beschaffungskosten, zusammen. Der Personalaufwand für Entwicklung, Test und Anpassung der Mitteilungsverfahren und des ZFER beträgt dabei 300 Stunden im gehobenen Dienst mit einer Stellenwertigkeit bei E 11 (ca. 0,18 VZÄ) im Fachbereich sowie für Test und Entwicklung. Mit 40,40 Euro pro Stunde entstehen Personalkosten von rd. **12.120 Euro**. Die Kosten für die

Beschaffung von Hardware (Speicherkapazitäten) zur Speicherung der Lichtbilder und Unterschriften betragen ca. **250.000 Euro**. Dabei wird etwa von der Hälfte der Bestandsführerscheine, also von ca. 25 Mio. Fahrerlaubnissen und einer Dateigröße pro Lichtbild von ca. 1 MB, also von einem Bedarf von 25 Terabyte ausgegangen.

Der laufende Erfüllungsaufwand für den laufenden Betrieb des digitalen Führerscheins am exemplarischen Beispiel einer Mobile-App beim KBA wird auf 4.314.000 Euro geschätzt. Er würde für die Wartung und den Support in Form von Personal- (**864.000 Euro**) und Sachkosten (**3.450.000 Euro**) anfallen.

Dieser laufende Aufwand am exemplarischen Beispiel der Mobile-App beim KBA würde die kontinuierliche Wartung der entwickelten technischen Komponenten der App und deren Anpassung bei Änderung der rechtlichen und technischen Vorgaben durch das KBA und seinen technischen Dienstleister umfassen. Abhängig von den Auswirkungen dieser Änderungen wären auch Dritte einzubinden bzw. zu beauftragen. Aufgrund der Vielzahl an zu berücksichtigenden Vorgaben wäre zu erwarten, dass es regelmäßig erheblichen Anpassungsbedarf beim digitalen Führerschein gibt, was den Pflegeaufwand erhöhen würde.

Dieser laufende Aufwand am exemplarischen Beispiel einer Mobile-App beim KBA würde zudem anfallen für den Betrieb eines Supports, der sich mit allgemeinen und konkreten Fragen der Nutzenden des Digitalen Führerscheins beschäftigen muss. Dieser Support würde direkt vom KBA und auch von einem Dienstleister des KBA übernommen. Die zu errichtende Supportstruktur würde zu weiteren Aufwänden u. a. für die Anpassung des Ticketsystems und der Telefonanlage des KBA führen.

Zusätzlich schätzt das Statistische Bundesamt laufenden Erfüllungsaufwand in Höhe von **35.520 Euro** für den Betrieb und die Wartung des Anwenderprogramms zur Kontrolle des digitalen Führerscheins. Hierfür setzt das Statistische Bundesamt 100 Personentage mit dem durchschnittlichen Lohnkostensatz des Bundes an.

Länder einschließlich Kommunen: Für die Länder entsteht durch die gesetzlichen Änderungen folgender Erfüllungsaufwand.

Kein Aufwand wird ihnen für die Entwicklung und den Betrieb des Anwenderprogramms für den digitalen Führerschein entstehen, da diese Aufgaben komplett beim KBA/Bund liegen. Des Weiteren ist für die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER lediglich eine Anpassung der kommunalen Software seitens der verschiedenen Softwareanbieter notwendig, um diese Daten von den Fahrerlaubnisbehörden an das ZFER übermitteln zu können. Denn bei der Beantragung eines Führerscheins werden bereits jetzt das Lichtbild und die Unterschrift digital erfasst und zur weiteren Bearbeitung an die Bundesdruckerei übersandt. Die Kosten für Änderungen dieser Art sind bereits in den Rahmenverträgen mit den Softwareanbietern abgedeckt (reguläres Softwareupdate).

Für die Länder wird aber im Rahmen der Kontrolle des digitalen Führerscheins Erfüllungsaufwand hinsichtlich der Kontrollgeräte erwartet. Der Fahrerlaubnisinhaber hat zuständigen Personen auf deren Verlangen den digitalen Führerschein vorzuzeigen und eine Überprüfung der Daten in geeigneter Weise zu ermöglichen. Dazu muss der digitale Führerschein in einem Anwenderprogramm auf dem Smartphone vorgezeigt und mit kompatiblen Kontrollgeräten überprüft werden. Die Kontrollkräfte der Länder sind mit entsprechenden Kontrollgeräten auszustatten. Nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes wird für die Beschaffung von Smartphones als mobile Kontrollgeräte ein einmaliger Erfüllungsaufwand i. H. v. **49,564 Mio. Euro** angenommen. Die Schätzung basiert auf einer Annahme von 82.000 erforderlichen Kontrollgeräten und den Sachkosten sowie Zeitaufwand für deren Beschaffung mit 600,80 Euro pro Gerät. Der laufende Erfüllungsaufwand wird vom statistischen Bundesamt für den Austausch defekter Kontrollgeräte und das Vorhalten von Onboarding-Geräten mit 10 Prozent, also 4,9564 Mio. Euro, angesetzt. Hinzu kommen laufende Kosten für die Wartung der Smartphones als Kontrollgeräte mit 70.634 Euro. Insgesamt beträgt der laufende Aufwand mithin **5.027.055 Euro**.

Auskunft über Fahrzeugdaten: FIN-basierte digitale Auskunft aus CoC-Datenbank

Bund: Der Erfüllungsaufwand beim KBA für die Einrichtung und den Betrieb der Auskunft aus der CoC-Datenbank nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG wird auf Basis des bereits laufenden CoC-Datenbank Projektes wie folgt abgeschätzt:

Einmaliger Umsetzungsaufwand entsteht mit 0,53 VZÄ für die Softwareentwicklung, 0,3 VZÄ für die Anforderungsanalyse und 0,25 VZÄ für Tests. Die Wertigkeiten der für diese jeweiligen Aufgaben vorgesehenen Stellen (1,08 VZÄ) liegen bei E11. Gemessen mit dem Lohnsatz für Bundesbeschäftigte im gehobenen Dienst (64.640 Euro je VZÄ) entstehen einmalige Lohnkosten in Höhe von **69.811 Euro**.

Laufender Aufwand entsteht im Wesentlichen für notwendige Anpassungen an dem Ausgabeformat bei Änderungen im CoC, welche über die Anwendungspflege umgesetzt werden und kursorisch auf 0,15 VZÄ im gehobenen Dienst (E11), also **9.696 Euro p. a.** geschätzt werden.

Auskunft über Fahrzeugdaten: FIN-basierte digitale Auskunft aus der Rückrufdatenbank

Bund: Für den Ausbau der Rückrufdatenbank wird beim KBA ein einmaliger Personalaufwand zur Einrichtung der online Auskunftsmöglichkeit (Analyse-, Entwicklungs-, Test- und Qualitätssicherungsaufwand) von ca. 1,25 VZÄ im gehobenen Dienst bei E 11 (**80.800 Euro**) sowie ein laufender jährlicher Personalaufwand in der Betreuung von 1,02 VZÄ im gehobenen Dienst bei E 11 mit Lohnkosten i. H. v. **65.933 Euro p. a.** geschätzt. Die erforderlichen Tätigkeiten umfassen:

- 0,1 VZÄ Prüfung der Referenzdaten
- 0,34 VZÄ Administration der Rückrufdatenbank
- 0,42 VZÄ Anwendungspflege und Aktualisierung
- 0,05 VZÄ Anwendungsdokumentation
- 0,11 VZÄ Bearbeitung von Anfragen zu der Rückrufdatenbank selbst.

Auskünfte aus dem ZFZR an das Umweltbundesamt

Bund: Zur Durchführung des automatisierten Abrufs aus dem ZFZR durch das UBA ist eine Schnittstelle zwischen dem KBA und dem UBA einzurichten. Es wird damit gerechnet, dass das UBA ein bereits etabliertes Verfahren beim ZFZR nachnutzen kann. Dann entstünde beim KBA kein nennenswerter Erfüllungsaufwand. Beim UBA werden einmalige Programmierungskosten in Höhe von etwa **70.000 Euro** geschätzt. Für die dauerhafte Wartung und Pflege sowie notwendige Anpassungen werden jährliche Sachkosten i. H. v. **18 500 Euro p. a.** und Personalaufwand im Umfang von 0,1 VZÄ p. a. dauerhaft erwartet. Demgegenüber wird 1 VZÄ p. a. als Einsparung erwartet, da mit Einführung der Schnittstelle und dem Datenabruf die Nachprüfung vereinfacht wird und die Beantwortung von Bürgeranfragen bzw. Nachfragen zur Vervollständigung von einzureichenden Unterlagen entfallen. Somit ergibt sich eine Einsparung von 0,9 VZÄ im gehobenen Dienst, die mit dauerhaft **58.176 Euro p. a.** beziffert werden kann. Im Ergebnis werden hier laufend rd. 39.676 Euro p. a. eingespart.

Sanktion gegen Punktehandel

Länder einschließlich Kommunen: Die Länder haben zum Aufkommen des gewerblichen Punktehandels, der in § 23 StVG – neu – zukünftig als Bußgeldtatbestand erfasst werden soll, fast ausschließlich lediglich Schätzungen abgeben können. Es ergab sich ein sehr heterogenes Bild mit extremen Varianzen sowohl zwischen den Ländern sowie auch innerhalb der Länder, das angesichts einer zusätzlich möglich erscheinenden Dunkelziffer keine valide Gesamteinschätzung ermöglicht. Konkret wurde neben zwei bundesweit bekannten Internetadressen, die Punktehandel anbieten, eine zweistellige Personenzahl pro Land an bekannten mutmaßlich gewerblichen Punkteübernehmern geschätzt. Auf dieser Grundlage und der zu erwartenden Abschreckungswirkung des Bußgeldtatbestandes wird das zukünftige Aufkommen an gewerblichem Punktehandel und damit der Erfüllungsaufwand im Vollzug des Bußgeldtatbestandes grob als gering eingeschätzt.

Videokontrolle des ruhenden Verkehrs

Länder einschließlich Kommunen: Mit der Schaffung einer Rechtsgrundlage für eine digitale Parkraumkontrolle in § 63f StVG – neu – (insbesondere Absatz 2) geht die Möglichkeit, aber keine Pflicht der Kommunen einher, diese einzuführen. Für die Abschätzung des Erfüllungsaufwandes wird angenommen, dass in den 40 größten deutschen Städten Parkraumbewirtschaftung in einem Umfang stattfindet, dass sich die Implementierung einer digitalen Parkraumkontrolle lohnt und mittelfristig erfolgen wird. Diese Städte haben eine Einwohnerzahl von insgesamt ca. 22 Mio. Einwohnern. Bei für diese Städte im Schnitt geschätzten 5.000 bewirtschafteten Parkständen pro 100.000 Einwohnern auf öffentlichen Straßen ergibt das ca. $220 \cdot 5.000 = 1,1$ Mio. bewirtschaftete Parkstände, die mittelfristig mittels digitaler Parkraumkontrolle kontrolliert werden.

Unter der Annahme, dass ein hinreichender Kontrolldruck besteht, wenn jeder Parkstand an drei Tagen pro Woche je zweimal kontrolliert wird (also sechs Kontrollen pro Parkstand und Woche), ein Scan-Fahrzeug 6 Stunden pro Tag netto fährt und dabei pro Stunde 1.000 Fahrzeuge kontrolliert, ergibt sich ein Bedarf von $100.000 \cdot 6 / (1.000$

* 6 * 7) = ca. 14 Kontrollfahrzeugen pro 100.000 bewirtschafteten Parkständen. Für die Anschaffung der Scan-Fahrzeuge mit einem Wert von je ca. 125.000 Euro ergibt sich damit ein einmaliger Erfüllungsaufwand von $11 * 14 * 125.000 = \text{ca. } 19,3 \text{ Mio. Euro}$.

Bei geschätzt im Schnitt 2.300 Parkautomaten pro 100.000 Parkständen, die zu Kosten von im Schnitt ca. 2.500 Euro pro Gerät ersetzt oder umgerüstet werden müssten (von Parkscheinausgabe zu Kennzeicheneingabe), ergibt sich insoweit ein einmaliger Erfüllungsaufwand von $11 * 2.300 * 2.500 = 63,3 \text{ Mio. Euro}$.

Der Aufwand für die erstmalige Einrichtung der erforderlichen Softwareinfrastruktur hängt stark davon ab, wie sehr die Prozesse in den Kommunen bereits digitalisiert sind. Da bereits in vielen Städten im Rahmen des sogenannten Handy-Parkens partiell eine digitale Kontrolle anhand des Kennzeichens stattfindet, wird davon ausgegangen, dass regelmäßig anknüpfungsfähige digitale Strukturen vorhanden sind, deren Anpassung mit ca. 150.000 Euro pro Stadt zu verbuchen ist. Für die Anschaffung zusätzlicher Hardware (Server etc.) werden ca. 100.000 Euro pro Stadt angesetzt. Dies ergibt insgesamt $40 * 250.000 = 10 \text{ Mio. Euro}$.

Der einmalige Erfüllungsaufwand der Kommunen beträgt damit insgesamt ca. $19,3 + 63,3 + 10 = \mathbf{92,6 \text{ Mio. Euro}}$.

Bei einem Unterhaltungs- und Betriebsaufwand (Wartungen, Kraftstoff, Datenübertragung usw.) von ca. 10.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr und Kosten für die laufende Software-Pflege und Server-Administration von ca. 30.000 Euro pro Stadt und Jahr beträgt insoweit der jährliche Erfüllungsaufwand $11 * 14 * 10.000 + 40 * 30.000 = \text{ca. } 2,7 \text{ Mio. Euro pro Jahr}$.

Es wird geschätzt, dass durch die deutliche Steigerung der Effizienz der Kontrolle (Sichtkontrolle bei nur noch einem Bruchteil der Fahrzeuge; zugleich weiterhin Wegzeiten zwischen den überprüften Fahrzeugen) ca. 50 Prozent des Kontrollpersonals im Außendienst eingespart werden kann. Bei Zugrundelegung eines (Ziel-)Schlüssels von ca. 170 Kontrollkräften (VZÄ) pro 100.000 bewirtschafteten Parkständen bei konventioneller Kontrolle ergibt das für die digitale Parkraumüberwachung einen Stellenbedarf von $0,5 * 170 = \text{ca. } 85 \text{ VZÄ}$ pro 100.000 bewirtschafteten Parkständen. In Rechnung zu stellen ist dabei, dass die vorgesehenen Planstellen für Parkraumüberwachung aktuell aufgrund von Arbeitskräftemangel und unattraktiven Arbeitsbedingungen vielerorts in erheblichem Umfang nicht besetzt werden können. Nimmt man an, dass von 170 Planstellen im Schnitt 120 tatsächlich besetzt sind, ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Stellenbedarfs im Außendienst von $(170 - 120) * 11 = 550 \text{ VZÄ}$. Bei einem Kostenansatz von 40.800 Euro pro VZÄ (einfacher und mittlerer Dienst, Kommunalebene) ergibt das eine Reduktion des Erfüllungsaufwands von $550 * 40.800 = \text{ca. } 22,4 \text{ Mio. Euro pro Jahr}$.

Hinsichtlich der Bearbeitung der Ordnungswidrigkeiten-Verfahren zu Parkverstößen aufgrund fehlender Parkberechtigung (Innendienst) wird angenommen, dass die Zahl der Verfahren und damit der Verwaltungsaufwand mittelfristig gleichbleibt. Zwar ist davon auszugehen, dass der Kontrolldruck im Vergleich zum Status quo steigt und kurzfristig aufgrund der gestiegenen Entdeckungswahrscheinlichkeit die Zahl der entsprechenden Ordnungswidrigkeiten-Verfahren steigt. Zugleich wird der höhere Kontrolldruck nach einer Anpassungsphase aber zu größerer Regeltreue führen. Zu der Frage, ob hinsichtlich der Gesamtzahl der entdeckten Verstöße der (steigernde) Effekt der gestiegenen Entdeckungswahrscheinlichkeit oder der (senkende) Effekt der größeren Regeltreue überwiegt, liegen im Kontext der Entrichtung von Parkgebühren keine gesicherten Erkenntnisse vor. Es wird davon ausgegangen, dass die Effekte sich in etwa die Waage halten, die Zahl der Ordnungswidrigkeiten-Verfahren also konstant bleibt und insoweit kein negativer oder positiver Erfüllungsaufwand entsteht.

Damit ergibt sich ein jährlicher Erfüllungswand bei den Kommunen von $2,7 \text{ Euro} - 22,4 \text{ Euro} = \mathbf{-19,7 \text{ Mio. Euro}}$.

Soweit in § 63f StVG – neu – (insbes. Absatz 3) neben der digitalen Parkraumkontrolle auch die Videokontrolle des ruhenden Verkehrs im Übrigen geregelt wird, entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand der Verwaltung. Auch hier handelt es sich um eine Möglichkeit für die Verwaltung, aber keine Pflicht zur Nutzung. Aufgrund des erheblichen Aufwands für die Beschaffung der Scan-Fahrzeuge, die Beschaffung und den Betrieb der IT-Infrastruktur sowie für die Anpassung der Verwaltungsprozesse, wird davon ausgegangen, dass mittelfristig von der Möglichkeit der Kontrolle des Falschparkens mittels Videokontrolle im Wesentlichen dort Gebrauch gemacht wird, wo Scan-Fahrzeuge auch zum Zweck der digitalen Parkraumkontrolle eingesetzt werden. Der Einsatz der Scan-Fahrzeuge zur Ermittlung des Falschparkens erfordert zusätzlichen Aufwand im Vorfeld. Insbesondere müssen die kontrollierten Flächen (zum Beispiel Radwege, Gehwege, Bussonderfahrstreifen) vorab präzise ermittelt und georeferenziert werden. Diese Parameter müssen laufend überprüft und aktuell gehalten werden. Dem steht ersparter Aufwand seitens der Überwachungskräfte gegenüber, die in weniger Fällen manuell Verstöße dokumentieren müssen. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Effekte in etwa ausgleichen. Auch in Hinblick auf die

Bearbeitung der Ordnungswidrigkeiten-Verfahren im Bereich des Falschparkens wird entsprechend den Ausführungen zur digitalen Parkraumkontrolle von einem neutralen Effekt ausgegangen.

Zusammenfassende Übersicht

1. Erfüllungsaufwand Verwaltung (Bund)	Einmalig	Laufend
BASSt Unfalluntersuchung	30.000 €	5.000 €
KBA Digitaler Führerschein (exemplarisch)		
Speicherung im ZFER (Sachkosten)	250.000 €	
Speicherung im ZFER (Personal)	0,18 VZÄ (E11) = 12.120 €	
Entwicklung App (Sachkosten)	7.026.000 €	
Entwicklung App (Personal)	1.770.000 €	
Betrieb App (Sachkosten)		3.450.000 €
Betrieb App (Personal)		864.000 €
Entwicklung Kontroll-App (Sachkosten)	241.120 €	
Entwicklung Kontroll-App (Personal)	76 PT (hD) = 41.100 €	
Betrieb Kontroll-App (Personal)		100 PT (durchn.) = 35.520 €
KBA CoC-Datenbank	1,08 VZÄ (E 11) = 69.811 €	0,15 VZÄ (E 11) = 9.696 €
KBA Rückrufdatenbank	1,25 VZÄ (E 11) = 80.800 €	1,02 VZÄ (E11) = 65.933 €
UBA	70.000 €	18.500 € 0,1 – 1 VZÄ (gD) = – 58.176 €
Gesamt Bund	9.590.951 €	4.390.473 €
2. Erfüllungsaufwand Verwaltung (Land)		
Digitale Parkraumüberwachung	92.600.000 €	- 13.000.000 €
Kontrollgeräte digitaler Führerschein	49.564.213 €	5.027.055 €
Gesamt Land	142.164.213 €	- 7.972.945 €
Gesamt Verwaltung (Bund+Land)	151.755.164 €	- 3.582.472 €

Im Übrigen enthält das Gesetz Rechtsbereinigungen, Ermächtigungen, Schaffung einer Ordnungswidrigkeit und Datenverarbeitungsregelungen, die keinen Erfüllungsaufwand bedeuten.

5. Weitere Kosten, Nutzen

Keine weiteren Kosten.

Insbesondere wird infolge der Einführung einer Sanktion (Ordnungswidrigkeit) gegen den Punktehandel mit einer steigenden Regeltreue gerechnet. Dementsprechend wird eine Abnahme des Ablenkens von Punkten für Verkehrsverstöße vom Täter und infolgedessen eine Stärkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems erwartet. Deren Nutzen kann allerdings nicht beziffert werden.

Ebenso wird im Rahmen der geschaffenen Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumkontrolle davon ausgegangen, dass eine steigende Regeltreue zu einer signifikanten Steigerung der positiven Effekte von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen führt (Reduktion des Parksuchverkehrs, mittelbare Reduktion des ausweichenden Falschparkens und dadurch verursachter Unfälle mit Personen- oder Sachschaden usw.). Die Höhe des daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Nutzens lässt sich aber derzeit nicht belastbar quantifizieren.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Dieses Gesetz enthält keine gleichstellungspolitischen Anhaltspunkte, dass sich das Regelungsvorhaben unterschiedlich auf Frauen und Männer auswirkt. Es bietet weder eine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite noch die Verfestigung tradierter Rollen.

Die Schaffung einer FIN-genauen Auskunftsmöglichkeit aus der Rückrufdatenbank beim KBA wurde in ihrer Konzeption vom Beirat beim KBA begleitet. Der Beirat beim KBA hat eine beratende Funktion und ist heterogen unter anderem aus Vertretern der Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Verbraucherverbände sowie Vertretern aus der Wissenschaft zusammengesetzt (www.kba.de/DE/DasKBA/Beirat/beirat_node.html). Die Schaffung einer Sanktionsmöglichkeit gegen den Punktehandel ist auch vom Verkehrsgerichtstag 2024 empfohlen worden und bestärkt das Handlungserfordernis. Weitere wesentliche Einflüsse von Interessenvertreterinnen und Interessenvertretern oder von der Bundesregierung beauftragter Dritter auf den Inhalt des Gesetzentwurfs sind nicht zu verzeichnen. Insbesondere hat die regelgerechte Verbändebeteiligung nicht zu einer Änderung des Entwurfs geführt.

VII. Befristung; Evaluierung

Keine.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1a StVG)

Die Änderung der Begrifflichkeit der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion in „automatisierte“ Fahrfunktion dient der Harmonisierung der Begrifflichkeiten innerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Die ursprünglich mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BGBl. 2017 S. 1648) eingeführten Begriffe der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen stehen nicht (mehr) im Einklang mit dem gängigen Gefüge und Verständnis der Automatisierungsstufen, die unter anderem durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren (BGBl. 2021 S. 3108) konkretisiert und vervollständigt wurden.

Die bestehende Begriffsbestimmung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a Absatz 2 ist zum einen nicht kongruent mit dem gültigen und international gängigen Standard der SAE J3016 der SAE-International, einer Standardisierungsorganisation. Danach ist unter einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion eine autonome Fahrfunktion in etwa vergleichbar der gesetzlichen Definition in § 1d Absatz 1 zu verstehen. Die SAE-International hatte Arbeiten der BAST fortgeführt.

Zum anderen hatte die BAST in der Folge die diesbezügliche, ursprüngliche Klassifizierung der kontinuierlichen Automatisierungsstufen im Rahmen des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ des Bundesministeriums für Verkehr ebenfalls aktualisiert. Auch danach entsprachen die durch das Achte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes eingeführten Begriffe der Hoch- und Vollautomatisierung nicht mehr der mit ihnen verbundenen gesetzlichen Definition. Die in § 1a Absatz 2 gesetzte Definition entspricht korrekterweise einer automatisierten Fahrfunktion vergleichbar dem Level 3 des SAE-Standards J3016. Um diese gesetzliche Definition daher wieder korrekt zu bezeichnen, erfolgt die gegenständliche Änderung, die damit gleichzeitig für eine konsequente und konsistente Verwendung der Begrifflichkeiten der automatisierten und autonomen Fahrfunktion im StVG sorgt. Damit einher geht die vereinfachte Unterscheidung zwischen den im StVG nicht geregelten Assistenzfunktionen, der Automatisierungsfunktionen gemäß § 1a Absatz 2 und der autonomen Fahrfunktionen gemäß § 1d Absatz 1. Dies entspricht der von der BAST 2021 veröffentlichten nutzerfreundlichen Kommunikation.

In diesem Dreiklang werden bei Assistenzfunktionen nach Aktivierung des Systems die Fahrenden bei der Ausübung der Fahraufgabe durch das System unterstützt, vergleichbar den Leveln 1 und 2 des SAE-Standards J3016. Ungeachtet des Umfangs der Unterstützung müssen die Fahrenden permanent das System und das Umfeld überwachen und gegebenenfalls korrigierend eingreifen.

Bei automatisierten Fahrfunktionen im Sinne des § 1a Absatz 2 können sich die Fahrenden fahrfremden Tätigkeiten zuwenden, während das System das Fahrzeug fährt, vergleichbar dem Level 3 des SAE-Standards J3016. Voraussetzung ist, dass die Fahrenden soweit aufmerksam bleiben, dass sie nach Aufforderung des Systems die Fahraufgabe wieder übernehmen können.

Schließlich fährt im Sinne der autonomen Fahrfunktion gemäß § 1d Absatz 1 das System das Fahrzeug. Diese Fahrfunktion ist vergleichbar dem Level 4 des SAE-Standards J3016. Menschen an Bord sind Passagiere und haben keine fahrbezogenen Aufgaben.

Zu Nummer 2 (§ 1b StVG)

Siehe oben die Begründung zu § 1a StVG.

Zu Nummer 3 (§ 1c StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 4 (§ 1e StVG)

Die Ergänzung in **§ 1e Absatz 1 Nummer 2 StVG** dient der Klarstellung, dass neben der Erteilung einer nationalen Betriebserlaubnis zur Genehmigung eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion auch die Vorlage einer europäischen Typgenehmigung aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 die Voraussetzung der Nummer 2 erfüllt. Da auf europäischer und internationaler Ebene weitere Harmonisierungsbestrebungen laufen, sollen auch zukünftige, vergleichbare Genehmigungen, die im Geltungsbereich dieses Gesetzes anwendbar sind, gelten.

Zu Nummer 5 (§ 1i StVG)

Die bisherige Formulierung in **§ 1i Absatz 1 StVG** unter Bezugnahme auf „Entwicklungsstufen“ für die Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrzeugsysteme führte zum Teil zu einem nicht beabsichtigten Verständnis, welche Systeme (assistierte, automatisierte und autonome) darunterfallen. Die Streichung der Bezugnahme auf Entwicklungsstufen hat klarstellende Funktion. Aus der neuen Formulierung ergibt sich, auch in Zusammenhang mit der wörtlichen Änderung der Begriffe „hoch- oder vollautomatisiert“ in „automatisiert“, dass nur diejenigen Systeme im Sinne des § 1i StVG erprobt werden können, die automatisierte und/oder autonome Fahrzeugsysteme zum Gegenstand haben. Weiterhin macht die Formulierung „oder“ deutlich, dass die Zwecke der Entwicklung und Erprobung alternativ nebeneinanderstehen, die Genehmigung also auch für die reine Erprobung erteilt werden kann.

Zu Nummer 6 (§ 1j StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 7 (§ 1k StVG)

Die Änderung der Bezeichnung der Bundesministerien folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 8 (§ 1l StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 9 (§ 4a StVG)

Zu Buchstabe a

Die Änderung der Behördenbezeichnung der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen ab dem 1. Februar 2025, bekanntgegeben im BAnz AT 14.01.2025 B4, wird nachvollzogen.

Zu Buchstabe b

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 10 (§ 4b StVG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen ab dem 1. Februar 2025, bekanntgegeben im BAnz AT 14.01.2025 B4, wird nachvollzogen. Zudem folgt die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 11 (§ 4c StVG – neu –)

Der sog. Punktehandel und bereits das vorgelagerte Angebot – und damit die Animierung – zum Punktehandel ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht hinnehmbar. Solche Taktiken missbrauchen die staatlichen Ermittlungskapazitäten, indem sie bezwecken, die Ermittlungen zu verzögern und in eine falsche Richtung zu lenken. In § 4c StVG – neu – wird das verwaltungsrechtliche Verbot von Handlungen und deren Angeboten geregelt, die im Ergebnis darauf abzielen, es zu unternehmen, eine Behörde über die Identität des Täters einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeit zu täuschen. Dem Begriff des „Unternehmens“ in Absatz 1 wie in Absatz 2 kommt – wie in § 11 Absatz 1 Nummer 6 des Strafgesetzbuches – die Bedeutung des Versuchs und der Vollendung der unternommenen Handlung zu, so dass sowohl das Angebot zur bzw. die Täuschung einer Behörde selbst, als auch dies zu versuchen, von dem Verbot erfasst wird. Unter die Täuschung über den Beteiligten fällt nicht nur die wahrheitswidrige Selbstbezeichnung oder die wahrheitswidrige Bezeichnung eines Dritten, sondern auch die wahrheitswidrige Bezeichnung einer fiktiven Person. Denn in all diesen Konstellationen ist die Handlung grundsätzlich gleichermaßen geeignet, die Ermittlungen in die falsche Richtung zu lenken. In Absatz 2 wird der Vermittler erfasst, der beim Untergraben des staatlichen Ahndungssystems unterstützt oder dies anbietet, ohne dass er selbst unmittelbar gegenüber den Verfolgungsorganen oder in den Ermittlungshandlungen aktiv wird. Verbotene Angebote können entweder gegenüber einer bestimmten Person, gegenüber einem Personenkreis oder insbesondere auch öffentlich gegenüber einem unbestimmten Personenkreis zugänglich sein. Bereits solche Angebote schwächen die Wirkung von Geldbußen, indem sie die Sanktion vermeintlich zur Disposition stellen. Angebote zur bzw. die Täuschung selbst untergraben das Fahreignungs-Bewertungssystem und damit die Beobachtung von Mehrfachtätern, wenn sie erreichen, dass der Bußgeldbescheid entweder gar nicht oder aber gegen eine falsche bzw. fiktive Person erlassen wird. Denn die daran anknüpfende Punktebewertung teilt dieses Schicksal. Zum Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrzeugführenden müssen Punkte für Verkehrsverstöße aber dem tatsächlichen Täter zugeordnet werden, um ihn mit den Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems zu erreichen und bei Unbelehrbarkeit vom Verkehr ausschließen zu können.

Zu Nummer 12 (§ 5b StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 13 (§ 6 StVG)**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Doppelbuchstabe bb**Zu Dreifachbuchstabe aaa**

Die bisher eng gefasste Verordnungsermächtigung in § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe a StVG wird weiter gefasst. Die derzeit im StVG festgeschriebene Aufzählung von konkreten Behinderungen, zugunsten derer der Verordnungsgeber straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen vorsehen kann, wird abstrakter gefasst. Wie bisher muss die Behinderung aber einen gewissen Schweregrad haben und zu mobilitätsbezogenen Beeinträchtigungen führen, die verkehrsrechtliche Beschränkungen rechtfertigen. Damit wird die konkrete Grenzziehung für den jeweiligen Berechtigtenkreis in die Hände des Verordnungsgebers gelegt, welcher dabei die Erforderlichkeit

und Zweckmäßigkeit der jeweiligen verkehrlichen Beschränkung berücksichtigen muss. Diese Änderung entspricht dem generell erhöhten Abstraktionsgrad, auf den die Ermächtigungsnorm des § 6 StVG mit Artikel 1 Nummer 6 dem Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2021 gehoben worden ist. Dieser Abstraktionsgrad ermöglicht eine flexiblere Weiterentwicklung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften unter anderem in Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinien (EU) 2024/2841 und 2024/2842.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Die bisher eng gefasste Verordnungsermächtigung in **§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b StVG** in Hinblick auf die Einräumung von Parkbevorrechtigungen wird gelockert. Dem Ordnungsgeber wird dadurch ermöglicht, die Einräumung von Parkbevorrechtigungen neben Bewohnern auch für andere Personengruppen zuzulassen. Bisheriger Ansatz war, dass Parkraum zwar grundsätzlich der Allgemeinheit zur Verfügung steht, dass dort, wo Bewohner keine ausreichenden Parkplätze mehr finden, für sie aber spezielle Ausweise ausgestellt werden können. Für andere Personengruppen ist, diesem Ansatz folgend, die Erteilung von Parkausweisen und damit die Einräumung von Parkbevorrechtigungen bisher nicht vorgesehen. Die zuständigen Landesbehörden erteilen gleichwohl oftmals solche Parkbevorrechtigungen etwa für ortsansässige Gewerbebetriebe, Handwerker usw. im Wege von Ausnahmegenehmigungen. Mit der Änderung wird eine Öffnung der bisher strengen Regelung zum Bewohnerparken hin zur Einbeziehung anderer Gruppen (z. B. ortsansässige Betriebe, Handwerker) ermöglicht.

Zugleich wird die bisherige Einschränkung auf städtische Quartiere aufgegeben. Zwar wird ein erheblicher Parkdruck regelmäßig nur im Kontext städtischer Quartiere anzutreffen sein. Im Einzelfall kann dies aber auch in anderen Gebieten außerhalb von Städten der Fall sein.

Zu Buchstabe b

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode sieht vor, die Digitalisierung und Entbürokratisierung der Verwaltung weiter voranzutreiben. Das Bundesministerium für Verkehr hat im Jahr 2022 ein Projekt zur Digitalisierung der Zulassungsbescheinigung Teil I als eines der zentralen und am häufigsten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Kraftfahrzeugen sowie im entsprechenden Verwaltungsverfahren gebrauchten Fahrzeugdokumente initiiert.

Es ist vorgesehen, dass die Zulassungsbescheinigung Teil I neben der Papierform auch in digitaler Form den Fahrzeughaltern auf nationaler Ebene zur Verfügung gestellt und in Deutschland als gültiges Dokument im Rechtsverkehr verwendet werden kann. Das digitale Dokument soll den Nutzern zum Abruf auf jedem Smartphone zur Nutzung bereitstehen.

Daneben beteiligt sich Deutschland am Projekt der Europäischen Union zum digitalen Führerschein. Dieser soll allen Nutzern in der Europäischen Union zur Verfügung stehen und die Fahrberechtigung nachweisen. Weiterhin ist vorgesehen, dass nach und nach auch weitere Fahrzeugdokumente in das digitale Format überführt werden, so zum Beispiel der Bericht über die Hauptuntersuchung.

Die Nutzung digitaler Fahrzeugdokumente erfordert die Formulierung besonderer Anforderungen in Rechtsverordnungen an deren Ausgestaltung, insbesondere bezüglich der Sicherheitsmerkmale, deren Speicherung und Verifizierungsmöglichkeiten Dritter im Geschäftsverkehr.

Die bisherige Ermächtigungsgrundlage des **§ 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG** zur Regelung der Anforderungen an straßenverkehrsrechtliche Bescheinigungen ist bereits technikoffen formuliert und kann sowohl analoge als auch digitale Dokumente umfassen. Mit diesem Verständnis wird die Ermächtigungsgrundlage nun klarstellend um die Form der Bescheinigungen (digitale oder verkörperte Form) und um weitere Modalitäten insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse digitaler Fahrzeugdokumente ergänzt. Diese Modalitäten könnten aber auch für analoge Dokumente in Betracht kommen und sind der bisherigen Ermächtigung qua Auslegung bereits immanent. Ergänzt werden nun ausdrücklich die „Verwendung“ und „Erstellung“ aus dem gestrichenen § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG g. F. Die „Befristung“ aus § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG g. F. wird bereits von der

„Gültigkeit“ (in räumlicher wie zeitlicher Hinsicht) abgedeckt. Ergänzt wird der Vollständigkeit halber auch ausdrücklich der Prozess der „Überprüfung“ sowie die mit den Prozessen – schon bisher auch bei Papierdokumenten – notwendig verbundene Datenverarbeitung. Damit können die erforderlichen Befugnisse zur Verarbeitung personenbezogener Daten rund um Bescheinigungen auch im Verordnungswege geregelt werden. Ergänzt werden auch Berichte als weiterer Unterfall von Urkunden. Ergänzt wird nicht zuletzt die Beteiligung Dritter bei den Prozessen rund um Bescheinigungen. Hierbei geht es zum Beispiel um die Beteiligung Dritter bei der Herstellung, Verifizierung oder Verwendung, etwa um die Einbindung von Vertrauensdiensteanbietern nach der EIDAS-Verordnung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderung der Behördenbezeichnung der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen ab dem 1. Februar 2025, bekanntgegeben im BAnz AT 14.01.2025 B4, wird nachvollzogen.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa und bb

Die Änderung der Bezeichnung der Bundesministerien folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Berücksichtigung des bisherigen Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz ergab sich bisher aus den Gründen des Klimaschutzes. Da diese Zuständigkeit nunmehr beim Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit liegt, ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie nicht mehr zuständig für den Erlass solcher Verordnungen. Die bisherigen Sätze 4 und 5 werden zusammengefasst.

Zu Buchstabe e

Das Verkehrsblatt ist das Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland (Verkehrsblatt Verlag, Borgmann GmbH & Co. KG, Schleefstraße 14, 44287 Dortmund). Im Verkehrsblatt werden Richtlinien, Merkblätter, Auslegungshilfen oder sonstige Verlautbarungen bekannt gemacht.

Insbesondere in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) – aber auch in anderen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften – wird vielfach Bezug genommen auf amtliche Bekanntmachungen im Verkehrsblatt, z. B. bzgl. technischer Detailregelungen der Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung oder etwa zur Baumusterfreigabe von Bremsprüfständen oder Baumusterfreigabe von Scheinwerfer-Einstell-Prüfgeräten.

Die bisherige Bezugnahme auf Verkehrsblattverlautbarungen in der StVZO war abstrakt formuliert wie z. B. „...den zu ihrer Ausführung amtlich veröffentlichten Bekanntmachungen; ...im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – veröffentlichten Richtlinien durchzuführen; ...die Anforderungen werden im Verkehrsblatt veröffentlicht; ...Beurteilungskriterien werden im Verkehrsblatt veröffentlicht.“ Diese offenen Formulierungen werden mit der Neufassung der StVZO durch konkrete Verweisungen auf amtliche Bekanntmachungen im Verkehrsblatt (VkBl. Jahr, Nummer, Seite) abgelöst.

Aufgrund des sich stetig entwickelnden technischen Fortschritts müssen aber dem unterliegende amtliche Bekanntmachungen fortlaufend überprüft und angepasst werden. Um den Bundesrat nach wie vor nicht für jede Anpassung einer Verkehrsblattverlautbarung und deren Inbezugnahme in Rechtsverordnungen, (insbesondere) in der StVZO, bemühen zu müssen, bedarf es der Ergänzung in **§ 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 2 StVG**. Dies wird angesichts der o. g. rechtsförmlichen Umstellung der Verweisungspraxis erforderlich, um den bisherigen Status quo der Bundesratsbeteiligung beizubehalten.

Durch diese Regelung kann ein gesetzlich vorgeschriebenes Zustimmungsrecht des Bundesrates im Rechtssetzungsverfahren nicht etwa mittels Bekanntmachungen im Verkehrsblatt umgangen werden. Denn es sind nur solche Verkehrsblattverlautbarungen von der neuen Regelung in **§ 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 2 StVG** betroffen, die zuvor originär und thematisch im Wege eines Ordnungsverfahrens mit Zustimmung des Bundesrates bereits Gegenstand einer Verordnung geworden sind. Auch wird die darüber hinaus bisher etablierte Abstimmungspraxis zwischen dem Bund und den Ländern vor dem Erlass einer Verkehrsblattverlautbarung durch die hiesige Gesetzesergänzung nicht geändert.

Zu Buchstabe f

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 14 (§ 6a StVG)**Zu Buchstabe a**

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b StVG.

Zu Buchstabe c

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 15 (§§ 6c, 6e und 6f StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 16 (§ 6g StVG)

Angesichts der fortgeschrittenen Digitalisierung der Fahrzeugzulassung ist die bisherige Regelung des **§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG** mittlerweile zu eng. Nach klarstellender Ergänzung des § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG (siehe oben) sind die Inhalte der bisherigen Spezialregelung des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 Buchstabe a StVG künftig von der allgemeinen Ermächtigungsgrundlage umfassend und eindeutig abgedeckt. Die Beauftragung des KBA mit der zentralen Datenhaltung zu digitalen Dokumenten (§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 Buchstabe b StVG) kann auch auf der Grundlage des § 6 Absatz 3 Nummer 6 StVG erfolgen. Zwecks Rechtsklarheit werden die bisherigen Spezialregelungen folglich an dieser Stelle bereinigt.

Die weiteren Änderungen der Bezeichnung des Bundesministeriums folgen dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 17 (§ 12 StVG)

Siehe oben die Begründung zu § 1a StVG.

Zu Nummer 18 (§ 23 StVG – neu –)

§ 23 StVG – neu – enthält unter Bezugnahme auf das in § 4c StVG – neu – geregelte Verbot der Täuschungsunternehmung bzw. des hierauf bezogenen Angebots von sog. Punktehandel einen akzessorischen Bußgeldtatbestand für gewerbsmäßige Handlungen, die gegen dieses Verbot verstoßen. Insbesondere das gewerbsmäßige Angebot und damit die gewerbsmäßige Animierung zum sog. Punktehandel ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht hinnehmbar. Die Sanktionierung von gewerbsmäßigen Angeboten solcher Verschleierungspraktiken ist geeignet, einen hinreichenden Ermittlungserfolg jedenfalls bei öffentlichen Angeboten zu gewährleisten. Durch die Verfolgung und Ahndung kann der Unwert solcher Praktiken deutlich gemacht und vor dem sog. Punktehandel insgesamt abgeschreckt werden. Die Sanktionierung ist auch erforderlich, da solche Taktiken durch den offenbar sorglosen Umgang mit dieser Thematik insbesondere im Internet und in den Medien einen großen Wirkungskreis haben und als Geschäftsmodell zum Teil aggressiv beworben werden.

Der Bußgeldrahmen beläuft sich nach § 23 Absatz 2 StVG – neu – im Höchstmaß auf 30.000 Euro und spiegelt damit den erhöhten Unrechtsgehalt des gewerbsmäßigen Handelns wieder.

Zu Nummer 19 (§ 24 StVG)**Zu Buchstabe a**

Es handelt sich um Folgeänderungen. Die Änderung passt die Bußgeldvorschrift redaktionell daran an, dass die bisherige Ermächtigungsgrundlage betreffend die Dokumente im elektronischen Format aus der speziellen Regelung des § 6g StVG in den allgemeinen Regelungen des § 6 Absatz 3 StVG aufgegangen ist.

Zu Buchstabe b

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 20 (§ 24a StVG)

Die Änderung der Bezeichnung der Bundesministerien folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 21 (§ 26 StVG)

In § 26 StVG wird die Zuständigkeitsregelung um die neue Ordnungswidrigkeit des § 23 StVG – neu – ergänzt und zur besseren Lesbarkeit im Satzbau umgestellt.

Zu Nummer 22 (§ 26a StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 23 (§ 30c StVG)

Die Änderung der Bezeichnung der Bundesministerien folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 24 (§ 32 StVG)

Siehe oben die Begründung zu § 1a StVG.

Zu Nummer 25 (§ 35 StVG)**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Der Umstieg auf klimaneutrale Mobilität soll im Bereich der elektrisch betriebenen Fahrzeuge weiterhin durch Förderungen unterstützt werden. Um solche Förderungen effizient und wirksam zu administrieren und die Einhaltung der Förderkriterien zu überprüfen, ist die Verfügbarmachung und der automatisierte Abruf von Daten erforderlich, die im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung entstehen und die im ZFZR geführt werden. Dazu bedarf es einer Anpassung der bestehenden Regelung, die zur Administration des Umweltbonus eingeführt wurde und darüber hinaus für derartige Förderungen gelten soll.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Bei der Änderung in **§ 35 Absatz 1 Nummer 22 StVG** handelt es sich um eine Folgeänderung zur Änderung von **§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b StVG**. **§ 35 Absatz 1 Nummer 23 StVG – neu** – beruht auf Folgendem: In Deutschland sind Inverkehrbringer von Kraftstoffen gesetzlich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen durch die von ihnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz zu mindern. In Umsetzung der Neufassung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“) ist eine schrittweise

Anhebung der Quote zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen von aktuell 6 Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2030 vorgesehen. Den Verpflichteten stehen dafür verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung, beispielsweise der Einsatz von Biokraftstoffen, grünem Wasserstoff oder Strom für Elektrofahrzeuge. Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, wird der Strom, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, mit dem dreifachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) angerechnet.

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (38. BImSchV) regelt die Möglichkeiten der Anrechnung von Ladestrom auf die Erfüllung der vorgenannten Verpflichtung zur Minderung von Treibhausgasemissionen. Seit dem 1. Januar 2022 sind demnach alle Betreiber von Ladepunkten Eigentümer der durch den Betrieb der Ladepunkte entstandenen THG-Einsparungen und damit berechtigt, diese weiterzuverkaufen.

Elektrischer Strom, der im Verpflichtungsjahr von Letztverbrauchern nachweislich zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommen wurde, kann auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden. Die Betreiber von Ladepunkten führen Aufzeichnungen über die Personen, auf die das geladene Fahrzeug zugelassen ist, sowie Aufzeichnungen über das Fahrzeug selbst und teilen dem UBA die energetischen Mengen des elektrischen Stroms mit, der zur Verwendung zur Ladung der Fahrzeuge entnommen wurde. Als Nachweis werden auch die Kopien der entsprechenden Zulassungsbescheinigungen Teil I vorgelegt.

Das UBA ist zuständig für die Überprüfung der mitgeteilten Angaben. Die Überprüfung erfasst insbesondere auch die Verifizierung der in der vorgelegten Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I enthaltenen Angaben. Bisher kann das UBA die mitgeteilten Angaben zu den Fahrzeugen und Fahrzeughaltern nur über eine gesondert vom Halter zu beantragende Auskunft beim KBA verifizieren. Mit dieser Regelung wird für das UBA die Möglichkeit geschaffen, die vom Antragsteller mitgeteilten Angaben anhand der Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zu verifizieren.

§ 35 Absatz 1 Nummer 24 StVG – neu – beruht auf Folgendem: Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen benötigt ein Auskunftsrecht, um erforderlichenfalls die Halter- und Fahrzeugdaten zu einem Fahrzeug im Rahmen des § 63f StVG abfragen zu können und anhand derer den Untersuchungsumfang festzulegen sowie weitere Befragungen und Untersuchungen vornehmen zu können.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

In **§ 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 StVG** erfolgt eine Anpassung der Rechtsgrundlage für die Verarbeitungszwecke, da die Maßnahmen der Typgenehmigung und der Marktüberwachung ihre primäre Rechtsgrundlage inzwischen regelmäßig in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der EU, den Verordnungen (EU) 2018/858, 2019/1020, 167/2013 oder 168/2013, finden. Daher werden diese unionsrechtlichen Rechtsgrundlagen über die Einfügung des **§ 32 Absatz 1 Nummer 9** für eine Datenweitergabe durch das KBA ergänzt. Sofern dagegen das KBA selbst die Daten des ZFZR für die Durchführung oder Unterstützung von fahrzeugbezogenen Maßnahmen einschließlich Rückrufaktionen benötigt, findet diese Auskunft bereits ihre Rechtsgrundlage in **§ 32 Absatz 1 Nummer 1 und 9** in Verbindung mit **§ 35 Absatz 1 Nummer 1 StVG**. Dies gilt ebenso im Rahmen der Marktüberwachung oder weiterer unionsrechtlicher Aufgaben wie Conformity-of-production oder In-service-conformity, hier etwa für die Ermittlung geeigneter Prüffahrzeuge und deren Halter durch das KBA.

Zudem wird bei der Übermittlungsbefugnis durch die Streichung der Wörter „für den Mangel“ der Kreis der Datenempfänger erweitert.

Die Begrifflichkeit der sog. Rückrufmaßnahmen wird ohne inhaltliche Änderung klargestellt. Die Bezeichnung von Maßnahmen zur Beseitigung von Konformitätsabweichungen in den zugrundeliegenden unionsrechtlichen Rechtsakten erfolgt nicht ganz einheitlich. Dort ist von Korrekturmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen, beschränkten Maßnahmen und Rückrufen die Rede. Daher wird hier der umfassende Begriff der fahrzeugbezogenen Maßnahmen einschließlich Rückrufen gewählt.

Die bestehende Befugnis des KBA zur Datenübermittlung an Hersteller und andere Verantwortliche wird erweitert. Die Übermittlungsbefugnis wird für die Erfüllung von unionsrechtlichen Meldepflichten über Fahrzeugdaten erweitert und hierzu um den Buchstaben d ergänzt. Dies betrifft zum Beispiel die Pflicht zur Meldung von Daten

aus dem praktischen Fahrbetrieb nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392. Zur Erfüllung ihrer Meldeverpflichtung besteht hier der Bedarf der Hersteller, FIN-basiert Informationen über den Zulassungsstatus der Fahrzeuge beim KBA abzufragen. Die Übermittlungsbefugnis des KBA ist angesichts kurzer Meldefristen zur Unterstützung der Hersteller für deren fristgerechte und umfassende Datenmeldung an die Kommission erforderlich. Die bisherige Übermittlungsbefugnis im Rahmen der Rückrufe bleibt daneben ungeschmälert bestehen.

Zu Doppelbuchstabe bb

In § 35 Absatz 2 Satz 2 StVG erfolgt die Korrektur eines Redaktionsversehens. Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2021 war die Nummerierung in § 35 Absatz 2 Satz 1 StVG neu gefasst worden. Dabei war die Bezugnahme in § 35 Absatz 2 Satz 2 StVG auf die bisherige Nummer 3 des Satzes 1 in der Zählung nicht auch angepasst worden. Dies wird nun klargestellt.

Zu Buchstabe c

Das KBA erhält von Stellen Anfragen im teilautomatisierten Verfahren oder in Papierform, die gemäß § 36 StVG zum Abruf im automatisierten Verfahren berechtigt sind. Namentlich betrifft es Bußgeldbehörden und Gerichtsvollzieher. Dies führt zu einer verlängerten Bearbeitungszeit und zu einem erhöhten Bearbeitungsaufwand beim KBA. Zudem verursachen die damit einhergehenden Medienbrüche eine höhere Fehleranfälligkeit.

§ 37 Absatz 4 Satz 1 StVG regelt für die Datenübermittlung ins Ausland, dass eine Übermittlung unterbleibt, wenn der Abruf auch im automatisierten Verfahren erfolgen könnte. Die Regelung wurde mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des StVG und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2021, 3091) eingefügt, um die „haushalterisch angemessene Aufgabenwahrnehmung beim KBA“ zu sichern (Begründung, BT-Drs. 19/28684 S. 56). Mit § 35 Absatz 7 StVG – neu – wird eine vergleichbare Regelung für Auskunftsbeghen innerhalb Deutschlands geschaffen. Sie trägt dazu bei, dass die weitere Digitalisierung der deutschen Verwaltung vorangetrieben wird, eine schnellere Auskunftserteilung aus dem ZFZR möglich wird, eine automatisierte Einbindung der Auskünfte in die Folgeverarbeitung bei den anfragenden Stellen umgesetzt werden kann, eine geringere Fehleranfälligkeit erreicht wird und ein geringerer Aufwand beim KBA erzielt werden kann.

Zu Nummer 26 (§ 36 StVG)

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung von § 36 Absatz 1 StVG im Eingangssatz um die Aufgaben des § 32 Absatz 1 Nummer 9 StVG und in Nummer 3 um den Empfänger KBA stellt klar, dass das KBA zur Erfüllung seiner unionsrechtlichen Aufgaben (insbes. Typgenehmigung, Marktüberwachung) selbst auch im automatisierten Verfahren Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister abrufen darf, da diese Auskünfte unter Umständen zur Gefahrenabwehr unverzüglich erforderlich sind.

Des Weiteren siehe oben die Begründung zu § 35 Absatz 1 Nummer 24 StVG – neu –. Da die BAST die Daten unter Umständen unverzüglich benötigt, um Beweismittel und Untersuchungsmöglichkeiten zu sichern, ist der Abruf im automatisierten Verfahren grundsätzlich im Umfang des § 66 Absatz 1 FZV vorgesehen und darf der Abruf von der BAST im Rahmen von § 63f StVG unter Wahrung der Datenschutzgrundsätze im jeweils erforderlichen Umfang wahrgenommen werden.

Zu Buchstabe b

Korrektur des Namens der Stelle.

Zu Buchstabe c

Bei der Änderung in **§ 36 Absatz 2m StVG** handelt es sich um eine Folgeänderung zur Änderung von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b StVG.

Zu Buchstabe d

Siehe oben die Begründung zu § 35 Absatz 1 Nummer 23 StVG – neu –. Mit der Einfügung von **§ 36 Absatz 2n StVG – neu –** wird für das UBA die Möglichkeit geschaffen, die Angaben der Antragsteller durch Zugriff auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters im automatisierten Verfahren zu verifizieren.

Zu Nummer 27 (§ 36b StVG)**Zu Buchstabe a**

Die Änderung dient der konsequenten Formulierung und Ergänzung einer Speicherdauer.

Zu Buchstabe b

Im neuen Absatz 3 werden die Datenverarbeitungsbefugnisse des KBA in Bezug auf Fahndungsmitteilungen und Suchvermerke konkretisiert. Neben dem Abgleich als Anlass einer Mitteilung des KBA an die fahndende Behörde wird ein weiterer Anlass für eine solche Mitteilung eingefügt: Sofern das Register mit einem zur Fahndung ausgeschriebenem Objekt befasst wird (etwa ein Auskunftsantrag gestellt oder ein Eintrag durch die Zulassungsbehörde vorgenommen wird), hat die fahndende Behörde ein ebensolches Interesse an einer Mitteilung hierüber. Empfänger solcher Mitteilungen des KBA ist die jeweilige sachbearbeitende Polizeidienststelle einschließlich des zuständigen Landeskriminalamtes. Der Begriff „sachbearbeitende Polizeidienststelle“ schließt auch das Bundeskriminalamt ein, sofern es die Ausschreibung selbst vornimmt. Unter den Begriff „ausschreibende Behörde“ fallen die Polizeidienststelle, die Staatsanwaltschaft und auch die Datenstationen dieser Behörden.

Zu Nummer 28 (§ 37 StVG)

Die Änderung dient der ergänzenden Regelung zur Verordnung (EU) 2024/982 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. März 2024 über die automatisierte Abfrage und den Austausch von Daten für die polizeiliche Zusammenarbeit und zur Änderung der Beschlüsse 2008/615/JI und 2008/616/JI des Rates sowie der Verordnungen (EU) 2018/1726, (EU) 2019/817 und (EU) 2019/818 des Europäischen Parlaments und des Rates (Prüm-II-Verordnung). Der bisher auf der Grundlage von Artikel 12 des Beschlusses 2008/615/JI erfolgende Datenaustausch von Fahrzeugzulassungsdaten wird für die EU-Mitgliedstaaten nun in eine Verordnung überführt und hat damit eine unionsrechtliche Rechtsgrundlage i. S. v. § 37 Absatz 1 StVG. Hingegen bleibt der Datenaustausch mit assoziierten Staaten auf § 37 Absatz 1a StVG gestützt.

Mit der Verordnung (EU) 2024/982 wird Europol als Behörde der Europäischen Union Teilnehmer am Datenaustausch, so dass der Kreis der Empfänger in § 37 StVG entsprechend zu erweitern ist.

Zu Nummer 29 (§ 37a StVG)**Zu Buchstabe a**

Siehe zuvor zu § 37 StVG. Auch in § 37a StVG ist der Kreis der Empfänger entsprechend zu erweitern ist.

Zu Buchstabe b**Zu Doppelbuchstabe aa**

In § 37a Absatz 3 Satz 1 StVG erfolgt eine allgemeine Klarstellung, dass die dortigen Voraussetzungen an das „Ob“ des Datenabrufs nur gelten, wenn der Datenabruf seine Rechtsgrundlage nicht im Unionsrecht hat.

Zu Doppelbuchstabe bb

In § 37a Absatz 3 Satz 2 StVG wird die entsprechende Anwendung des § 36 Absatz 6 StVG mit der dort geregelten Speicherfrist für Protokolldaten von sechs Monaten unter den Vorbehalt anderweitiger unionsrechtlicher Vorgaben gestellt. Denn die Prüm-II-Verordnung ordnet in Artikel 18 Absatz 2 Satz 2 eine Speicherfrist von drei Jahren an.

Zu Nummer 30 (§ 41 StVG)

Für die Übermittlungssperren, die auf Antrag einer privaten Person in deren Interesse angeordnet werden, wird eine Befristungsmöglichkeit für die Verwaltung eingeführt. Die Modalitäten bringen das Interesse der Verwaltung an einem ökonomischen Verfahren und an der Mitwirkung des Betroffenen mit dem Interesse des Betroffenen am fortbestehenden Schutz seiner Daten in ein ausgewogenes Verhältnis. Die Regelung orientiert sich dabei an den Schutzgarantien in § 51 Absatz 4 des Bundesmeldegesetzes. Da derselbe Lebenssachverhalt häufig zu zulassungs- sowie auch zu melderechtlichen Übermittlungssperren führt, soll hier ein verwaltungsprozessualer Gleichklang in der zweijährigen Sperrfrist ermöglicht werden. Im Gegensatz zu § 51 Absatz 4 des Bundesmeldegesetzes steht der sperrenden Behörde nach § 41 StVG allerdings ein Ermessen hinsichtlich der Befristung zu.

Zu Nummer 31 (§ 45 StVG)

Redaktionelle Änderung zur Anpassung an die aktuelle Diktion.

Zu Nummer 32 (§ 46 StVG)**Zu § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG**

Die Verordnung (EU) 2018/858 sieht vor, dass der Fahrzeughersteller für jedes Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit einem genehmigten Fahrzeugtyp hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform ausstellt und diese dem Fahrzeug beilegt. Das CoC gibt Aufschluss über die behördliche Typgenehmigung sowie die für das jeweilige Fahrzeug genehmigten technischen Parameter. Das CoC dient daher insbesondere als Grundlage für die Erstzulassung von neuen Fahrzeugen. Ab dem 5. Juli 2026 sollen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858 die Übereinstimmungsbescheinigungen von Kraftfahrzeugen der Öffentlichkeit anhand der FIN in Form strukturierter Daten in elektronischem Format (also mittels Zugriffs auf eine Datenbank) zur Verfügung stellen.

Das KBA ist in Deutschland die zuständige Genehmigungsbehörde im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858. Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde bereits die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen beim KBA eingerichtet. Diese enthält die von den Herstellern von Fahrzeugen an das KBA übermittelten Daten, die gemäß den europäischen Typgenehmigungsvorschriften in der Übereinstimmungsbescheinigung einzutragen sind, mit Bezug auf die jeweilige FIN. Die in der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen gespeicherten Daten werden bisher insbesondere für die Zwecke der Durchführung des Zulassungsverfahrens nach den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung verarbeitet.

Bei der FIN handelt es sich um eine personenbezogene Angabe. Die Verarbeitung dieser Angabe entsprechend den o. g. neuen europäischen Vorgaben bedarf einer formell-gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung. Diese wird hiermit in § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a StVG geschaffen. Danach kann das KBA zukünftig Auskünfte über die in einer konkreten Übereinstimmungsbescheinigung enthaltenen Fahrzeugdaten unter Verarbeitung der jeweiligen FIN erteilen. Damit wird die in Artikel 12 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858 vorgesehene Verpflichtung der Mitgliedstaaten erfüllt.

Zudem soll mit § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b StVG die Möglichkeit eröffnet werden, auch für über die Verordnung (EU) 2018/858 hinausgehende Fahrzeugklassen entsprechende Auskünfte über deren Daten ihrer harmonisierten Übereinstimmungsbescheinigung erteilen zu können, sofern beim KBA solche Fahrzeugdaten in einer Datenbank vorliegen, die außer der FIN keine personenbezogenen Daten enthält.

Zu § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVG

Das KBA ist ferner die in Deutschland zuständige Behörde für die Marktüberwachung der Kraftfahrzeuge im Sinne des Marktüberwachungsgesetzes und folgender Unionsvorschriften zur Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen in der jeweils geltenden Fassung:

- Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1),
- Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1),
- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52),
- Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

In seiner Eigenschaft als Marktüberwachungsbehörde begleitet das KBA zum einen verpflichtende Korrektur- und Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung von Unvorschriftsmäßigkeiten einschließlich Rückrufe im Sinne dieser Vorschriften. Das KBA muss dabei sowohl angeordnete als auch in eigener Verantwortlichkeit der Hersteller initiierte Maßnahmen überwachen und beschränkende Maßnahmen ergreifen. Dies gilt sowohl bei Konformitätsabweichungen von unionsrechtlichen Fahrzeugvorschriften als auch von nationalen Vorgaben hinsichtlich Fahrzeugeigenschaften, letztere etwa für autonome oder ferngesteuerte Fahrzeuge. Hierauf bezieht sich § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b StVG. Zum anderen begleitet das KBA als Marktüberwachungsbehörde auch freiwillige fahrzeugbezogene Maßnahmen der Hersteller im Sinne von § 32 Absatz 3 StVG, die dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt dienen. Hierauf bezieht sich § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a StVG. Der Hersteller teilt dem KBA die von solchen Maßnahmen betroffenen Fahrzeuge sowie kontinuierlich den jeweils aktuellen Abarbeitungsstand anhand deren FIN mit, damit das KBA die Durchführung überwachen kann.

Über die Internetseite des KBA ist bereits derzeit eine Auskunft über Rückrufe erhältlich. Die Auskünfte zu solchen Maßnahmen sind derzeit beim KBA anhand der technischen Gegebenheiten der betroffenen Fahrzeuge (z. B. Motorisierung) strukturiert und führen daher die betroffenen Fahrzeugfamilien auf. Für einen nicht sachkundigen Bürger ist die Betroffenheit eines bestimmten Fahrzeugs nicht zweifelsfrei zu erkennen, da z. B. das Fahrzeugmodell nicht das ausschlaggebende Unterscheidungskriterium ist, sondern es auf die jeweilige technische Ausstattung des Fahrzeugs ankommt. Im Sinne der Verbraucherfreundlichkeit sollen die Informationen zu solchen Maßnahmen anhand der FIN-Eingabe unkompliziert ohne weitere Authentifizierung für alle Interessierten, darunter insbes. die Fahrzeughalter, Fahrzeugnutzer, Kaufinteressenten, online zugänglich gemacht werden. Hierzu bedarf es einer entsprechend strukturierten Datenbank unter dem Leitmerkmal der FIN. Andere personenbezogenen Daten als die FIN sind in der Datenbank nicht enthalten. Die Auskunft wird ausschließlich elektronisch bereitgestellt werden, um den Aufwand handhabbar zu halten, und wird neben der Information, ob ein Fahrzeug von einer Maßnahme bis hin zum Rückruf im Sinne der Unionsvorschriften betroffen ist, auch Angaben dazu enthalten, ob das jeweilige Fahrzeug bereits an der Maßnahme teilgenommen hat. Dies dient der Verbesserung der Durchführung der Maßnahmen und ist im Interesse der Transparenz und Verkehrssicherheit angemessen. Mit § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a und b StVG wird hierfür die formell-gesetzliche Grundlage im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung zur Verarbeitung der FIN durch das KBA zur Errichtung und zum Betrieb der entsprechenden Datenbank und zur Erteilung dieser Auskünfte geschaffen.

Zu § 46 Absatz 2 StVG

Im Rahmen der Bearbeitung und Überwachung von Maßnahmen durch das KBA muss ein regelmäßiger Abgleich mit den im ZFZR gespeicherten FIN erfolgen, um neu oder wieder zugelassene Fahrzeuge identifizieren zu können, die von Maßnahmen betroffen sind. Diese müssen angesichts der Zulassung zum Verkehr den angeordneten Maßnahmen unterzogen und daher in die Beobachtung und Auskunft durch das KBA mit aufgenommen werden.

Zu § 46 Absatz 3 StVG

In § 46 Absatz 3 StVG wird eine weitere Verarbeitung der FIN zugelassen: Im Rahmen von fahrzeugbezogenen Genehmigungen, vor allem Allgemeinen Betriebserlaubnissen (ABE) kann die Notwendigkeit auftreten, dass ein Verwendungsbereich für die Genehmigung so eng umrissen darzustellen ist, dass die FIN hierbei das geeignetste Zuordnungskriterium ist. In diesem Kontext ist es vertretbar, wenn die FIN das Schicksal der Genehmigung teilen und mit ihr verarbeitet und insbes. übermittelt oder zum Abruf bereitgestellt werden dürfen. So werden die ABE dem Käufer des entsprechenden Teils zur Verfügung gestellt, des Weiteren den Überwachungsorganisationen, und vereinzelt besteht das Bedürfnis, ABE zu speziellen Themen auf der Webseite des KBA zu veröffentlichen. Ohne die FIN wäre der Verwendungsbereich der Genehmigung unklar und als Information damit unbrauchbar. Auch kann sich eine solche Notwendigkeit zur Verarbeitung der FIN im Rahmen von Berichten über technische Eigenschaften und den Zustand eines Fahrzeugs ergeben, die im Übrigen keine weiteren personenbezogenen Daten enthalten. Hiervon unberührt bleibt die Befugnis des KBA, weitere personenbezogene Daten im Rahmen seiner Aufgaben aufgrund der betreffenden Vorschriften zu verarbeiten.

Zu § 46 Absatz 4 StVG

In § 46 Absatz 4 StVG wird die Verwendung der FIN für wissenschaftliche und statistische Auswertungen der fahrzeugbezogenen Datenbanken beim KBA zugelassen. Die FIN wird hier als einheitliches Identifikationsmerkmal benötigt, um die ansonsten technischen Fahrzeugdaten und den Wirtschaftszweig seiner Verwendung über

dieses leitende Zuordnungsmerkmal als Datensatz zusammenzuhalten und auswerten zu können. Die FIN ist sobald wie möglich zu anonymisieren und wird daher weder Teil der Analyseergebnisse noch veröffentlicht.

Zu Nummer 33 (§ 47 StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 34 (§ 54 StVG)

Die gestrichenen Regelungen werden zur Rechtsbereinigung aufgehoben. Sie haben keinen Anwendungsbereich mehr. Im Rahmen der weiteren technischen Entwicklung der Mitteilungsverfahren und der Anfrage- und Auskunftsverfahren zwischen den örtlich zuständigen Behörden und dem ZFER erfolgt die Datenübermittlung mittlerweile nur noch im Wege der Direkteinstellung bei Mitteilungen bzw. im Wege des Abrufs bei Anfragen und Auskünften (Online-Dialogverfahren). Die zuvor ebenfalls mögliche Datenübermittlung im Wege eines aus heutiger Sicht nicht mehr zeitgemäßen File-Transfervorgangs, bei dem Datensätze bei der örtlich zuständigen Behörde gesammelt und in einem Datenpaket an das Register übermittelt worden sind, wurde eingestellt.

Zu Nummer 35 (§ 63 StVG)**Zu Buchstabe a**

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Buchstabe b

Siehe zuvor die Begründung zur Streichung des § 54 StVG.

Zu Nummer 36 (§ 63a StVG)

Siehe oben die Begründung zu § 1a StVG.

Zu Nummer 37 (§§ 63b und 63d StVG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 38 (§ 63f StVG)

Die Änderung der Behördenbezeichnung der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen ab dem 1. Februar 2025, bekanntgegeben im BAnz AT 14.01.2025 B4, wird nachvollzogen.

Zu Nummer 39 (§ 63g StVG)

Die Vorschrift ermöglicht den zuständigen Behörden die Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle (Absätze 1 und 2) sowie die Verfolgung sonstiger Verstöße im ruhenden Verkehr (Absatz 3) mittels Scan-Fahrzeugen. Bei der digitalen Parkraumkontrolle erfolgen Nachweis und Kontrolle von Parkberechtigungen nicht mittels im Fahrzeug auszulegender physischer Parkscheine oder Parkausweise, sondern anhand des Kennzeichens.

Bei dauerhaften Parkberechtigungen (Bewohnerparkausweise, Ausnahmegenehmigungen, die als Parkausweise ausgegeben werden) liegen im Regelfall schon bisher die Informationen zum Kennzeichen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vor. Für Kurzzeit-Parkberechtigungen an Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit ist die Angabe des Kennzeichens bisher nicht verpflichtend, im Rahmen des sogenannten Handy-Parkens aber auf freiwilliger Basis bereits verbreitet. Künftig soll die Straßenverkehrsbehörde bestimmen können, dass auch für solche Kurzzeit-Parkberechtigungen das Kennzeichen verpflichtend anzugeben ist. Nach Absatz 1 Satz 3 kann dann die Überprüfung der Parkberechtigung eines Fahrzeugs anhand eines Abgleichs des Kennzeichens mit den hinterlegten Daten erfolgen.

Die Verpflichtung zur Angabe des Kennzeichens an Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit stellt einen Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung dar. Über die örtliche und zeitliche Eingrenzung individueller Parkvorgänge können theoretisch Rückschlüsse auf das Bewegungsprofil von Personen gezogen werden. Die Speicherdauer dieser Daten wird daher nach Absatz 1 Satz 2 auf das für die Kontrolltätigkeit unerlässliche Maß beschränkt und die Verwendung der Daten für andere Zwecke als die Verfolgung

von auf die Parkberechtigung bezogenen Verkehrsordnungswidrigkeiten untersagt. Zudem sind die erhobenen Kennzeichen vor der Speicherung nach dem Stand der Technik mit einem geeigneten Algorithmus in einen Hash-Wert umzuwandeln, der eine Auflösung des Kennzeichens nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zulässt.

Zum Zweck der Datenschutzkontrolle ist nach Absatz 4 eine Protokollierung der Datenabrufe vorgesehen. Die Speicherfrist insoweit ist nach Absatz 4 Satz 3 kurzgehalten, weil sonst die strengen Löschfristen zur Gewährleistung des Datenschutzes im Instrument der Protokollierung keine Entsprechung finden würden. Die aus Gründen der Datensparsamkeit und Verhältnismäßigkeit gebotene schnelle Löschung der erfassten Kennzeichen, für die sich durch Abgleich das Bestehen einer Parkberechtigung herausstellt, hat für den Datenschutz im Ergebnis eine größere Bedeutung als der datenschutzrechtliche Nutzen einer Protokollierung.

Nach Absatz 2 soll der Abgleich der Kennzeichen zur Überprüfung der Parkberechtigung auch mit Scan-Fahrzeugen möglich sein, die mittels optisch-elektronischer Einrichtungen automatisiert Kennzeichen parkender oder haltender Fahrzeuge in ihrer Umgebung erfassen und mit den nach Absatz 1 vorhandenen Daten zu den Parkberechtigungen abgleichen. Der Kennzeichenabgleich hat unverzüglich zu erfolgen und alle erfassten Daten zu Fahrzeugen, für die eine Parkberechtigung hinterlegt ist, sind sofort zu löschen. Bei Kennzeichen, zu denen sich aus dem Abgleich keine Parkberechtigung ergibt, ist, solange für bestimmte Parkberechtigungen keine Datengrundlage für eine Kontrolle anhand des Kennzeichens besteht (insbesondere Parkausweise für Menschen mit Behinderung), im Anschluss eine nähere Prüfung durch eine Parkraumüberwachungskraft (Sichtkontrolle) erforderlich. Ergibt die Prüfung, dass kein Verstoß vorliegt oder findet innerhalb von 24 Stunden keine Sichtkontrolle durch eine Parkraumüberwachungskraft statt, sind die erfassten Daten zu löschen. Wird ein Parkverstoß festgestellt, dürfen die Daten zu Verfolgung entsprechender Ordnungswidrigkeiten weiterverarbeitet werden. Neben dem Kennzeichen dürfen auch Bilder des Fahrzeugs und seiner unmittelbaren Umgebung angefertigt werden, wenn direkt bei der Erstellung der Aufnahme persönliche Daten wie erkennbare Personen oder Kennzeichen anderer Fahrzeuge automatisiert unkenntlich gemacht werden. Diese Aufnahmen dienen zum einen der nach Absatz 2 Satz 5 perspektivisch möglichen vollständig automatisierten Kontrolle ohne anschließende Sichtkontrolle. Sie ist zulässig, sobald sichergestellt ist, dass alle in Betracht kommenden Parkberechtigungen anhand des Kennzeichens festgestellt werden können. Die stärkere Automatisierung ohne menschliche Vor-Ort-Kontrolle setzt voraus, dass das Scan-Fahrzeug den Verstoß durch entsprechende Aufnahmen gerichtsfest dokumentiert. Das Erfordernis einer Prüfung durch einen Sachbearbeiter der zuständigen Behörde im Rahmen der ggf. anschließenden Weiterverarbeitung zum Zweck der Verfolgung entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten (vgl. BGH NJW 1997, 1380; BGH NJW 2006, 233; OLG Hamm, NZV 1997, 196) bleibt davon unberührt. Solange noch anschließende Sichtkontrollen erforderlich sind, können Aufnahmen des Fahrzeugs zur besseren Auffindbarkeit des Fahrzeugs durch die Kontrollkräfte und zur besseren Disponierung der Kontrollkräfte beitragen (wenn das Aussenden einer Kontrollkraft erkennbar nicht zielführend ist, z. B. weil auf der Aufnahme ein Einsatzfahrzeug erkennbar ist).

Der automatisierte Kennzeichenabgleich nach Absatz 2 trägt zu einer effektiven Durchsetzung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen bei. Parkraumbewirtschaftung in Gebieten mit hohem Parkdruck dient neben der angemessenen Versorgung der lokalen Bevölkerung mit Parkraum (Bewohnerparken) regelmäßig auch der Verringerung von Parksuchverkehr und von behinderndem oder gefährdendem Falschparken, indem die gewünschte Fluktuation auf dem Parkraum erreicht wird. Sie dient damit dem Schutz von Rechtsgütern von erheblichem Gewicht, nämlich insbesondere dem Schutz der Gesundheit, des Lebens und bedeutender Sachwerte anderer Verkehrsteilnehmer, der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen.

Da der individuelle Unwertgehalt – und folglich auch die soziale Missbilligung sowie die Höhe etwaiger Verwarngs- oder Bußgelder – beim sogenannten Schwarzparken gering ist (Nichtentrichtung von Parkgebühren im unteren Euro-Bereich), ist die Sicherstellung einer hinreichenden Kontrolldichte unerlässlich für die Effektivität des Instruments Parkraumbewirtschaftung. Nach Erfahrungswerten der Länder steigt die Parkstandsauslastung in einem bewirtschafteten Parkraum mit der Zeit wieder auf über 100 Prozent, wenn die Überwachungsintervalle nicht hinreichend dicht sind. Vor dem Hintergrund steigender Kraftfahrzeug-Zulassungszahlen, städtebaulicher Nachverdichtung und einer insgesamt wachsenden Flächenkonkurrenz in den Städten ist davon auszugehen, dass die Gebiete, in denen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nötig werden, perspektivisch weiter zunehmen werden. Zugleich wird es für die zuständigen Landesbehörden angesichts eines anhaltenden Arbeitskräftemangels schwieriger, den für eine effektive Kontrolle er-

forderlichen Personalbestand zu halten oder gar zu vergrößern. Eine Digitalisierung der Parkraumkontrolle kann dem begegnen und so die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung sichern.

Umgekehrt ist der räumliche Anwendungsbereich der digitalen Parkraumkontrolle mit Scan-Fahrzeugen auf die bewirtschafteten Gebiete begrenzt. Selbst wenn diese aus den genannten Gründen tendenziell zunehmen, werden sie aufgrund der weiterhin hohen rechtlichen und praktischen Hürden für die Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen auch in der Zukunft nur einen kleinen Bruchteil des öffentlichen Straßenlands – in der Regel zentrumsnahe Lagen in Städten – ausmachen.

Nach Absatz 3 können Scan-Fahrzeuge auch zur Verfolgung des sogenannten Falschparkens eingesetzt werden. Anders als bei der digitalen Parkraumkontrolle ist dabei zur Ermittlung eines Verstoßes kein Kennzeichenabgleich erforderlich und daher zunächst nicht zulässig. Personenbezogene Daten wie Kennzeichen oder Gesichter können zwar im Rahmen der für die Videokontrolle erfolgenden optisch-elektronischen Erfassung und Analyse der Umgebung des Scan-Fahrzeugs als Beiwerk miterfasst werden, dürfen aber nicht zielgerichtet ausgewertet oder sonst verarbeitet werden. Erst wenn das Scan-Fahrzeug hinreichend sicher detektiert, dass ein Fahrzeug auf einer Fläche parkt oder hält, auf der das Parken oder Halten in der vorgefundenen Weise unzulässig ist – zum Beispiel auf einem Geh- oder Radweg – sieht die Regelung die Befugnis zur zielgerichteten Verarbeitung von personenbezogenen Daten vor. Der mit der Datenverarbeitung einhergehende Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung ist dann durch den zu diesem Zeitpunkt hinreichend sicher ermittelten Verdacht einer Verkehrsordnungswidrigkeit gerechtfertigt. Es obliegt den zuständigen Behörden, nur Scan-Fahrzeuge einzusetzen, die bezüglich der zu kontrollierenden Flächen hinreichend sicher detektieren können, dass ein Verstoß vorliegt. Das schließt nicht aus, dass in wenigen Fällen Aufnahmen gespeichert und übermittelt werden, die erst im Rahmen der späteren Bearbeitung durch einen Mitarbeiter der Verfolgungsbehörde nicht weiterverfolgt werden (zum Beispiel parkende Einsatzfahrzeuge mit Sonderrechten nach § 35 StVO). In Fällen, in denen zwar Anhaltspunkte für eine mögliche Verkehrsordnungswidrigkeit bestehen, diese aber durch einmalige Befahrung nicht hinreichend sicher festgestellt werden kann, dürfen die Bildaufnahmen anonymisiert – oder pseudonymisiert anhand eines nur mit unverhältnismäßigem Aufwand auflösbaren Hash-Wert des Kennzeichens – angefertigt werden. Sie können dann ggf. durch erneute Befahrung bestätigt oder zum Zweck einer menschlichen Kontrolle durch eine Überwachungskraft an die zuständige Behörde übermittelt werden.

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit darf eine Kontrolle mit Scan-Fahrzeugen nur stichprobenartig erfolgen. Eine stichprobenartige Kontrolle schließt dabei weder aus, dass mit den Scan-Fahrzeugen besonders belastete Straßen häufiger abgefahren werden als weniger belastete, noch setzt sie voraus, dass auf den abgefahrenen Bereichen die Kontrolle auf eine Teilmenge der dort angetroffenen Fahrzeuge (z. B. jedes zweite Fahrzeug) beschränkt wird. Maßgeblich ist, dass die mit der Digitalisierung der Parkraumkontrolle verbundenen Effizienzgewinne nicht dazu genutzt werden, die Kontrollichte insgesamt so weit zu steigern, dass eine flächendeckende, permanente und anlasslose Kennzeichenkontrolle im städtischen Umfeld entsteht. Entsprechendes gilt für die Kontrolle des Falschparkens.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 StVG)

Als ergänzendes Dokument zum Kartenführerschein kann dieser nunmehr im Inland durch den digitalen Führerschein nachgewiesen werden.

Bei dem digitalen Führerschein handelt es sich um einen amtlich zugelassenen, elektronischen, rein nationalen Nachweis. Das bedeutet, dass der Inhaber eines digitalen Führerscheins diesen im EU-Ausland nicht nutzen kann. Dies wird sich erst mit der Umsetzung der 4. EU Führerschein-Richtlinie ändern, die die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins vorsieht.

Absatz 1b bestimmt, in welchen Fällen eine Nachweisführung mittels des digitalen Führerscheins ausgeschlossen ist. Dabei schließt das in Nummer 1 genannte Fahrverbot, während dessen Wirksamkeit dem Inhaber des Führerscheins die Nachweisführung ausgeschlossen ist, auch das strafrechtliche Fahrverbot gemäß § 44 des Strafgesetzbuches (StGB) ein. Von Nummer 2 wird u. a. auch der Fall erfasst, dass dem Inhaber des Führerscheins die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Absatz 1 StGB durch das Gericht entzogen wurde und aufgrund dessen nach § 69 Absatz 3 Satz 1 StGB die Fahrerlaubnis mit Rechtskraft des Urteils erloschen ist. Nummer 4 stellt einen Auffangtatbestand gegenüber den Nummern 1 bis 3 dar, der alle polizeilichen und sonstigen behördlichen Maßnahmen erfasst, die die Besitzentziehung des Führerscheins zum Gegenstand haben.

Bei der Änderung von Absatz 16 handelt es sich um eine Folgeänderung zu den Absätzen 1 und 1a.

Zu Nummer 2 (§ 2d StVG)

Absatz 1 regelt das Antragserfordernis für die Erstellung des digitalen Führerscheins beim Kraftfahrt-Bundesamt.

Absatz 2 regelt die Voraussetzungen der Erstellung des digitalen Führerscheins: Der Antragsteller muss Inhaber eines aktuellen deutschen Kartenführerscheins sein, über ein mobiles Endgerät mit installiertem Anwenderprogramm für die Verwendung des digitalen Führerscheins verfügen und sich mittels elektronischen Identitätsnachweises identifizieren können. Das Kraftfahrt-Bundesamt beteiligt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik bei der Entwicklung der Umsetzung.

Gemäß Absatz 3 muss das Kraftfahrt-Bundesamt die Einzelheiten zur Antragstellung und zur technischen Ausgestaltung des digitalen Führerscheins in einem Standard festlegen. Dieser Standard bildet die technische Grundlage für die Ausgestaltung des digitalen Führerscheins und für das Verfahren. Durch den Verweis auf die eIDAS-Verordnung wird sichergestellt, dass der digitale Führerschein zukünftig eIDAS-konform bereitgestellt werden wird und technisch mit den europäischen Brieffaschen für die Digitale Identität kompatibel sein wird. Die Festlegung des Standards kann sich auch in einer reinen Bezugnahme auf eine Spezifikation eines anderen Anwenderprogramms erschöpfen. Das Kraftfahrt-Bundesamt beteiligt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik bei der Entwicklung des Standards.

Absatz 4 regelt, dass der digitale Führerschein alle Angaben enthält, die auch ein deutscher Kartenführerschein enthalten muss, jedoch mit Ausnahme der Unterschrift. Diese ist kein notwendiger Bestandteil des nationalen digitalen Führerscheins, da für ein solches digitales Dokument bislang keine Vorgaben existieren.

Absatz 5 bestimmt die zur Erstellung des digitalen Führerscheins erforderliche Datenverarbeitungsbefugnis des Kraftfahrt-Bundesamtes und regelt außerdem die Voraussetzungen für das Abrufen des Lichtbildes durch das Kraftfahrt-Bundesamt auch aus dem Pass- und Personalausweisregistern zu der antragstellenden Person im Zuge der Online-Beantragung sowie die weitere Verwendung des Lichtbildes zur Generierung des digitalen Führerscheins.

Das Lichtbild wird bei der für die Antragstellerin oder Antragsteller zuständigen und ausstellenden Pass- und Personalausweisbehörde; im Falle eines Umzugs der Person nur bei der ausstellenden Pass- und Personalausweisbehörde abgerufen, da das Lichtbild beim Mitzug nur in der ausstellenden Behörde verbleibt. Sofern die rechtlichen Voraussetzungen es auf landesrechtlicher Ebene erlauben, kann das Lichtbild für die Erstellung des digitalen Führerscheins alternativ auch aus zentralen Lichtbildbeständen auf Länderebene abgerufen werden. Bei den zentralen Lichtbildbeständen handelt es sich um Lichtbildspiegel mehrerer oder aller Pass- und Personalausweisregister eines Landes. Die zentralen Lichtbildbestände erleichtern somit den Lichtbildabruf hinsichtlich Verfügbarkeit und der Nachrichtenadressierung. Lichtbild führend bleiben allerdings die Pass- und Personalausweisregister. Die zentralen Lichtbildbestände in den Ländern befinden sich überwiegend noch im Aufbau.

Die Einwilligung des Antragstellers gegenüber dem KBA muss den Vorgaben von Artikel 4 Nummer 11 in Verbindung mit Artikel 7 und – soweit der Antragsteller minderjährig ist – Artikel 8 DSGVO entsprechen. Absatz 5 Satz 2 enthält insbesondere die in Verbindung mit § 22a Absatz 2 Satz 6 Nummer 1 des Passgesetzes und § 25 Absatz 2 Satz 5 Nummer 1 des Personalausweisgesetzes erforderliche Rechtsgrundlage, damit das KBA als öffentliche Stelle das Lichtbild mit Zustimmung des Personalausweisinhabers für die Erstellung des digitalen Führerscheins abrufen darf.

Absatz 6 regelt, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Daten, die im digitalen Führerschein enthalten sind, auch nach Erstellung des digitalen Führerscheins (z. B. zur Aktualisierung oder zur Löschung des digitalen Führerscheins) in diesem verarbeiten darf.

Zu Nummer 3 (§§ 30 und 37 StVG)

Es handelt sich jeweils um eine notwendige Ergänzung im Zuge der Einführung des digitalen Führerscheins, da Straftaten nunmehr auch im Zusammenhang mit digitalen Führerscheinen stehen können.

Zu Nummer 4 (§ 50 StVG)

In § 50 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVG wird der digitale Führerschein ergänzt, um im ZFER entsprechende Daten hierüber speichern zu dürfen, siehe die Änderung von § 49 Absatz 1 Nummer 10 FeV.

Mit der Einfügung von § 50 Absatz 1 Satz 2 StVG neu wird die datenschutzrechtlich erforderliche Rechtsgrundlage für die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER geschaffen. Dies hat folgenden Hintergrund: Die Möglichkeit des Abrufens des Lichtbildes aus den Pass- und Personalausweisregistern ist von den Ländern bislang nur freiwillig zur Verfügung zu stellen. Damit so viele Menschen wie möglich die Erstellung eines digitalen Führerscheins beantragen können, soll den Bürgerinnen und Bürgern perspektivisch ein zweiter Weg zur Erstellung eines digitalen Führerscheins zur Verfügung gestellt werden. Hierzu werden das Lichtbild und die Unterschrift über die Fahrerlaubnisbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im ZFER übermittelt.

Derzeit findet eine Umtauschaktion der Führerscheine statt, die ihre Gültigkeit verlieren. Die umgehende Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER macht es daher möglich, die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sofort anzubieten und ihnen einen zweiten Gang zur Fahrerlaubnisbehörde zu ersparen.

Zu Nummer 5 (§ 55 StVG)

Es handelt sich um eine notwendige Ergänzung im Zuge der Einführung des digitalen Führerscheins, da Straftaten nunmehr auch im Zusammenhang mit digitalen Führerscheinen stehen können.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts)

Zu Nummer 1 (§ 1 KBAG)

Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025.

Zu Nummer 2 (§ 2 KBAG)

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zum autonomen Fahren am 28.07.2021 obliegt dem KBA die Erteilung der Betriebserlaubnis für ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion. Diese Betriebserlaubnisse gehen über die mit den Begriffen „Typgenehmigung“ und „Typprüfung“, deren Gegenstand sich aus den europarechtlichen Typgenehmigungsvorschriften sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ableitet, gemeinten technischen Genehmigungen hinaus und werden nun zu Klarstellung ausdrücklich in die Aufzählung der dem KBA zugewiesenen Aufgaben aufgenommen.

Zu Nummer 3 (§ 4 KBAG)

§ 4 KBAG enthält eine Regelung, die vorsieht, dass das KBA auch Aufgaben übernimmt, sofern ihm diese durch die Gesetzgebung im Land Berlin in Übereinstimmung mit dem KBAG übertragen werden. Diese Regelung ist mittlerweile überholt, da das KBA eine Bundesbehörde ist, die ausschließlich Aufgaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes wahrnimmt. Die Regelung wird daher aufgehoben.

Zu Artikel 4 (Weitere Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts)

Es handelt sich um Folgeänderungen im Zuge von Artikel 2. Die Einfügung der neuen Nummern 6a und 7a in § 2 Absatz 1 KBAG ist erforderlich, da das Ausschreibungsverfahren zur Bestimmung des technischen Dienstleisters, der die technische Generierung vornimmt, sowie die Bewertung der Qualitätssicherung auch bezüglich des digitalen Führerscheins durchzuführen ist.

Zu Artikel 5 (Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)

Folgeänderung zu § 36 Absatz 2n StVG – neu –. Es werden die nach § 47 Nummer 4 StVG erforderlichen Regelungen auf Verordnungsebene für den Datenabruf im automatisierten Verfahren durch das UBA festgelegt.

Zu Artikel 6 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Es werden zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge der Streichung der §§ 54 und 63 Nummer 5 StVG sowie sprachliche Anpassungen vorgenommen.

Zu Artikel 7 (Weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Es handelt sich um zwangsläufige Folgeänderungen im Zuge von Artikel 2. Bei den Regelungen über die Fahrerlaubnis handelt es sich um ein komplexes Regelungsgefüge, in dem förmliches Gesetzesrecht und auf ihm beruhendes Ordnungsrecht ineinander verschränkt sind. Die Einführung eines digitalen Führerscheines als diffe-

renziert ausgestaltetes Regelungsprogramm kann sinnvoll, kosteneffizient und ohne zeitliche Verzögerung nur bewerkstelligt werden, wenn Gesetzes- und Verordnungsrecht zusammen geändert und aufeinander abgestimmt werden können.

Zu Nummer 1 (§ 4 FeV)

Als ergänzendes Dokument zum Kartenführerschein kann dieser nunmehr im Inland durch den digitalen Führerschein nachgewiesen werden.

Bei dem digitalen Führerschein handelt es sich um einen amtlich zugelassenen, elektronischen, rein nationalen Nachweis. Das bedeutet, dass der Inhaber eines digitalen Führerscheins diesen im EU-Ausland nicht nutzen kann. Dies ändert sich erst mit der Umsetzung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie, die die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins vorsieht.

Die Pflicht nach § 4 Absatz 2 Satz 2 FeV zum Mitführen des Führerscheins und zu dessen Vorzeigen und einer geeigneten Mitwirkung auf Verlangen von zuständigen Personen bezieht sich dementsprechend in Verbindung mit dem neuen § 4 Absatz 2a FeV auch auf den digitalen Führerschein, der Kartenführerschein ist in diesem Fall nicht mehr mitzuführen. § 4 Absatz 2b FeV bestimmt, in welchen Fällen für den Inhaber des Kartenführerscheins eine Nachweisführung mittels des digitalen Führerscheins ausgeschlossen ist. Dabei schließt das in Nummer 1 genannte Fahrverbot, während dessen Wirksamkeit dem Inhaber des Führerscheins die Nachweisführung ausgeschlossen ist, auch das strafrechtliche Fahrverbot gemäß § 44 StGB ein. Von Nummer 2 wird u. a. auch der Fall erfasst, dass dem Inhaber des Führerscheins die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Absatz 1 StGB durch das Gericht entzogen wurde und aufgrund dessen nach § 69 Absatz 3 Satz 1 StGB die Fahrerlaubnis mit Rechtskraft des Urteils erloschen ist. Nummer 4 stellt einen Auffangtatbestand gegenüber den Nummern 1 bis 3 dar, der alle polizeilichen und sonstigen behördlichen Maßnahmen erfasst, die die Besitzentziehung des Führerscheins zum Gegenstand haben.

Zu Nummer 2 (§ 21)

Der Verweis auf die Passverordnung wird aktualisiert.

Zu Nummer 3 (§ 48a FeV)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zum neuen § 4 Absatz 2a und 2b FeV. Satz 2 übernimmt zur besseren Lesbarkeit den zweiten Halbsatz aus Satz 1 Nummer 2 inhaltlich unverändert. Satz 3 enthält die inhaltliche Folgeänderung mit Bezug auf den neuen digitalen Führerschein. In Satz 4 nach neuer Zählung wird der Verweis auf „Nummer 3“ um die zugehörige Satzangabe ergänzt.

Zu Nummer 4 (§ 49 FeV)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Es handelt sich um eine zwangsläufige redaktionelle Folgeänderung zur Einfügung von § 50 Absatz 1 Satz 2 StVG – neu –.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Ergänzung dient der Speicherung von erforderlichen Daten zur Verarbeitung des digitalen Führerscheins.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine zwangsläufige systematische Folgeänderung zur Einfügung von § 50 Absatz 1 Satz 2 StVG – neu –.

Zu Nummer 5 (§ 75 FeV)

Der Nachweis der Fahrerlaubnis kann mit der Schaffung von § 4 Absatz 2a und 2b FeV auch durch den digitalen Führerschein geführt werden. Der digitale Führerschein ist dementsprechend beim Führen eines Kraftfahrzeugs mitzuführen, das mobile Gerät ist auf Verlangen vorzuzeigen. Handelt der Inhaber der Mitführ-/Vorzeigepflicht zuwider, liegt – wie auch im Fall des Kartenführerscheins – eine Ordnungswidrigkeit vor. Eine Ordnungswidrigkeit liegt weiterhin dann vor, wenn der Inhaber eines Führerscheins entgegen § 4 Absatz 2b FeV mittels des digitalen Führerscheins einen Nachweis führt.

Zu Nummer 6 (Anlage 9 FeV)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Nummer 1 zum neuen § 4 Absatz 2a FeV.

Zu Artikel 8 (Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung)

Es handelt sich um zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge der Änderung von § 1i Absatz 1 StVG.

Zu Artikel 9 (Inkrafttreten)

Satz 1 legt das geregelte Inkrafttreten des Gesetzes fest, vorbehaltlich der Sonderregelungen in den folgenden Sätzen.

In Satz 2 wird eine Übergangsfrist von sechs Monaten für die Einrichtung der informationstechnischen Anbindung des UBA an das ZFZR vorgesehen.

Die Sätze 3 und 4 berücksichtigen Folgendes: Die Rechtsgrundlagen für die Erstellung des digitalen Führerscheins können erst in Kraft treten, wenn die technischen Entwicklungsarbeiten abgeschlossen sind. Dies hängt von in der derzeitigen Lage nicht hinreichend absehbaren Variabilitäten ab, insbesondere vom Fortschritt der Entwicklungsarbeiten und von der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel. Das Inkrafttreten der Umsetzungsvorschriften kann daher nur variabel bestimmt werden.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 7630, BMV)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Jährlicher Zeitaufwand:	rund 109 000 Stunden (2,7 Mio. Euro)
Wirtschaft	keine Auswirkungen
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Länder Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung): Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 4,4 Mio. Euro rund 10 Mio. Euro rund -8 Mio. Euro rund 142 Mio. Euro
Erwägungen zu anderen Lösungsmöglichkeiten	Als Alternative stellt das Ressort die Beibehaltung des Status quo beim Führerschein dar.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben: <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Effektivität von Parkraumkontrolle durch Einsatz digitaler Mittel
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR weist darüber hinaus darauf hin, dass Lichtbilder und Unterschriften bereits in den Personalausweis- und Passregistern vorliegen und nicht doppelt erhoben werden sollten.

Regelungsfolgen

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Digitaltauglichkeit

Der NKR begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung die Kompatibilität des digitalen Führerscheins zur digitalen Briefftasche (EUDI-Wallet) im Zuge der Umsetzung der eIDAS-Verordnung sowie die Konformität zum Deutschland-Stack sicherstellt.

Der NKR empfiehlt der Bundesregierung darüber hinaus, zusammen mit den Bundesländern ein Basisprogramm für Personendaten aufzulegen, um doppelte Datenhaltung (Lichtbilder, Unterschriften) zu vermeiden.

Im Übrigen verweist der NKR an dieser Stelle auf sein Gutachten zur Bündelung im Föderalstaat.¹

II. Regelungsvorhaben

Mit dem Regelungsvorhaben werden mehrere Änderungen im Straßenverkehrsrecht zusammengefasst, welche vor allem der weiteren Digitalisierung der Verwaltung dienen sollen. Dazu sieht der Entwurf u. a. folgende Maßnahmen vor:

- Digitalisierung von fahrer- und fahrzeugbezogenen Papieren
- Rechtsgrundlage Digitaler Führerschein
- Ermöglichung der Digitalen Parkraumkontrolle
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen dem Zentralen Fahrzeugregister und dem Umweltbundesamt
- Weiterentwicklung der Fahrzeug-Rückrufdatenbank

Darüber hinaus sieht der Entwurf Anpassungen von Unfalluntersuchungen sowie schärfere Sanktionen gegen Punktehandel vor.

III. Bewertung

III.1. Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Mit dem Regelungsvorhaben sollen die Rechtsgrundlagen für einen digitalen Führerschein geschaffen werden. Dieser soll kompatibel mit der geplanten digitalen Briefftasche (EUDI-Wallet) bereitgestellt werden. Wenn ein Führerschein entzogen wird, so ist die Löschung des digitalen Führerscheins nachzuweisen. Im Zusammenspiel mit der Verbreitung der eID geht das Ressort nachvollziehbar von rund 1,3 Mio. Neueinrichtungen (je 5 Minuten) und rund 10 400 nachzuweisenden Löschungen (je 2 Minuten) aus. In der Summe schätzt das Ressort somit einen jährlichen Zeitaufwand von rund 109 000 Stunden (2,7 Mio. Euro).²

¹ NKR (2025): Bündelung im Föderalstaat. Zeitgemäße Aufgabenorganisation für eine leistungsfähige und resiliente Verwaltung. (https://www.normenkontrollrat.bund.de/Webs/NKR/SharedDocs/Downloads/DE/Gutachten/2025-b%C3%BCndelung-im-f%C3%B6deralstaat.pdf?__blob=publicationFile&v=4)

² Für den Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger nimmt der NKR einen Stundensatz von 25 Euro an.

Wirtschaft

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft.

Verwaltung

Während sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Bundesverwaltung um rund 4,4 Mio. Euro erhöht, werden die Länder (inkl. Kommunen) jährlich um rund 8 Mio. Euro entlastet, wenn sie die digitale Parkraumkontrolle nutzen. Für den Bund entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 10 Mio. Euro, für die Länder beträgt der einmalige Erfüllungsaufwand rund 142 Mio. Euro. Die Änderungen resultieren im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

Bund

- Digitaler Führerschein

Den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Bereitstellung eines Verfahrens zur Beantragung, Generierung und Nutzung des digitalen Führerscheins schätzt das Ressort auf rund 8,8 Mio. Euro. Dieser setzt sich zusammen aus Personalkosten in Höhe von rund 1,8 Mio. Euro sowie Sachkosten von rund 7 Mio. Euro, welche beim KBA als auch bei einem technischen Dienstleister anfallen. Weiterhin entsteht einmaliger Aufwand in Höhe von rund 260 000 Euro für die Anpassung des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER), um dort Lichtbilder und Unterschriften speichern zu können, und der Entwicklung einer neuen Schnittstelle.

Für die Kontrolle des digitalen Führerscheins ist eine eigene mobile Applikation (Anwenderprogramm) notwendig. Den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Entwicklung dieser Kontroll-App schätzt das Ressort auf rund 280 000 Euro.

Für den laufenden Betrieb des Digitalen Führerscheins bzw. der Applikation geht das Ministerium von rund 4,3 Mio. Euro aus. Dieser setzt sich zusammen aus Sachkosten in Höhe von rund 3,4 Mio. Euro sowie Personalkosten von rund 860 000 Euro. In den Sachkosten ist die kontinuierliche Wartung der technischen Komponenten sowie deren Anpassungen bei Änderungen von rechtlichen und technischen Vorgaben enthalten. In den Personalkosten ist u. a. der Betrieb einer Supportstruktur enthalten.

Länder

- Digitaler Führerschein

Für die Anschaffung von Smartphones als mobile Kontrollgeräte für den digitalen Führerschein geht das Ressort von einmaligen Erfüllungsaufwand von rund 49,6 Mio. Euro aus. Für den Austausch defekter Geräte, Vorhalten von Onboarding-Geräten und Wartung schätzt das Ressort den laufenden Erfüllungsaufwand auf rund 5 Mio. Euro jährlich.

- Digitale Parkraumkontrolle

Mit dem Regelungsvorhaben wird die Rechtsgrundlage für eine digitale Parkraumkontrolle für Straßenverkehrsbehörden geschaffen. Dabei erfolgen Nachweis und Kontrolle von Parkberechtigungen nicht durch im Fahrzeug selbst auszulegende physische Parkscheine oder Parkausweise, sondern durch Abgleich des Kennzeichens mit hinterlegten Daten. Durch die damit einhergehende Steigerung der Effizienz der Kontrollen geht das Ressort von einer jährlichen Entlastung von insgesamt rund 13 Mio. Euro aus (Effizienzsteigerung der Kontrollen, weniger Kontrollpersonal).

Für die erstmalige Einrichtung der erforderlichen Softwareinfrastruktur, die Umrüstung von Parkautomaten sowie die Anschaffung von Scan-Fahrzeugen geht das Ressort von einem einmaligen Erfüllungsaufwand von rund 92,6 Mio. Euro aus.

III.2. Digitaltauglichkeit

Der Digitale Führerschein soll kompatibel zur Digitalen Briefftasche (EUDI-Wallet) im Rahmen der Umsetzung der eIDAS-Novelle und konform zum Deutschland-Stack bereitgestellt werden. Der NKR begrüßt ausdrücklich, dass die Interoperabilität zwischen Digitalem Führerschein und EUDI-Wallet sichergestellt werden soll.

Zudem empfiehlt der NKR der Bundesregierung grundsätzlich ein Programm zum föderalen Datenmanagement, um Mehrfachspeicherungen bzw. doppelte Datenhaltung etwa zu Lichtbildern und Unterschriften zu unterbinden.

Lutz Goebel

Vorsitzender

Gudrun Grieser

Berichterstatterin für das
Bundesministerium für Verkehr

Anlage 3**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 1060. Sitzung am 19. Dezember 2025 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 18 (§ 23 StVG)

In Artikel 1 Nummer 18 ist § 23 durch den folgenden § 23 zu ersetzen:

„§ 23

Bußgeldvorschrift zum Verbot der Täuschung über den Beteiligten
an einem Verkehrsverstoß

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 4c eine dort genannte Unternehmung oder Vermittlung durchführt oder ein dort genanntes Angebot macht.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von bis zu fünftausend Euro geahndet werden.
- (3) Abweichend von Absatz 2 kann die Ordnungswidrigkeit im Falle des gewerbsmäßigen Handelns mit bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.“

Begründung:

In der Einzelbegründung zu den §§ 4c und 23 StVG-E ist die Rede davon, dass das gewerbsmäßige Angebot die staatlichen Ermittlungskapazitäten missbraucht, indem bezweckt wird, die Ermittlungen zu verzögern und in eine falsche Richtung zu lenken.

Weiter heißt es dort, zum Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrzeugführenden müssen Punkte für Verkehrsverstöße aber dem tatsächlichen Täter zugeordnet werden, um ihn mit den Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems zu erreichen.

Folgerichtig sollte deshalb auch nicht ausschließlich auf eine Gewerbsmäßigkeit abgestellt werden. Schon die einmalige Begehung des „Punktehandels“, sei es anbietend oder vermittelnd, stellt bereits einen Missbrauch der staatlichen Ermittlungskapazitäten dar und führt bei Erfolg auch dazu, dass der tatsächliche Täter nicht mit Punkten im FAER eingetragen wird, mithin also die in der Begründung angeführte Beobachtung von Mehrfachtätern vereitelt wird, was letztlich zu Lasten der Verkehrssicherheit geht.

Der Gesetzgeber schränkt die aussichtsreiche Verfolgung entsprechender Verstöße durch das Tatbestandsmerkmal der „Gewerbsmäßigkeit“ direkt wieder ein, da entsprechende Ermittlungen durch die Verfolgungsbehörden als notwendiger Beweis eines auf Dauer und Gewinnerzielung ausgerichteten, unzulässigen Gewerbes schon aus Kapazitätsgründen regelmäßig ins Leere gehen dürften und bei nicht ausreichender Beweislage in der Folge keine Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden dürften bzw. diese eingestellt werden müssten. Dies wiederum wäre ein fehlgehendes Zeichen an die Mehrfachtäter.

Mit der Streichung der „Gewerbsmäßigkeit“ wird die Möglichkeit, das gewerbsmäßige Handeln zu verfolgen, aber keinesfalls ausgeschlossen. Die neu zu fassenden Absätze 2 und 3 sehen vor diesem Hintergrund eine Unterscheidung des Sanktionsniveaus in „einfaches“ und „gewerbsmäßiges“ Handeln vor.

2. Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 26 Absatz 3 Satz 1 – neu – StVG)

Artikel 1 Nummer 21 ist durch die folgende Nummer 21 zu ersetzen:

„21. § 26 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 <...weiter wie Vorlage unter Nummer 21... >

- b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „drei“ durch die Angabe „neun“ und die Angabe „sechs“ durch die Angabe „zwölf“ ersetzt.“

Begründung:

Eine angemessene Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist würde den erheblichen Druck von den Bußgeldbehörden nehmen und der Realität in der täglichen Sachbearbeitung besser entsprechen. Die Bearbeitungszeiten für Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen; nicht zuletzt aufgrund gestiegener Anforderungen an die Ermittlungsarbeit sowie einer damit einhergehend spürbaren Zunahme an Fällen. Diese Entwicklung ist insbesondere auf den Einsatz moderner, präziserer Erfassungs- und Überwachungstechniken zurückzuführen, die eine intensivere Verfolgung ermöglichen, aber zugleich mit einem erhöhten Auswertungs- und Dokumentationsaufwand verbunden sind.

Ein besonderer Aufwand ergibt sich beispielsweise bei der Fahrerermittlung. Hier stoßen die zuständigen Behörden regelmäßig an zeitliche Grenzen. Nicht aufgrund Untätigkeit, sondern weil die Bearbeitung aufgrund der gestiegenen Komplexität (z. B. Erkennbarkeit auf Bildern, technische Bildaufbereitung, aufwendige Halteranfragen) deutlich mehr Zeit in Anspruch nimmt als früher. Diese Schritte sind nötig, um dem Schuldprinzip gerecht zu werden und zugleich den Anforderungen an ein rechtssicheres Verfahren zu genügen.

Hinzu kommt eine seit Jahren angespannte Personalsituation in vielen Bußgeldstellen. Hohe Fluktuation, schwierige Nachwuchsgewinnung sowie krankheitsbedingte Ausfälle führen zu spürbaren Verzögerungen in der Verfahrensabwicklung – selbst bei hoher Motivation der Mitarbeitenden. Die geltenden Verjährungsfristen lassen in der Praxis häufig nicht genug Raum für eine sachgerechte Bearbeitung komplexerer Fälle; gerade jene würden jedoch zu einem verkehrserzieherischen Effekt führen. Zudem bestehen keinerlei zeitliche Spielräume, um organisatorisch beispielsweise auf besondere (oft nur vorübergehende) Belastungsphasen wie etwa Haupturlaubszeit, Phasen mit vielen Ausfällen etc. steuernd einwirken zu können.

Es ist auch mit Blick auf die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/3237 vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte angemessen, aufgrund dortiger festgelegter Verjährungsfristen, den deutschen Behörden höhere Verjährungsfristen einzuräumen, da der Aufwand und die Zunahme an Fällen weiter steigen wird.

Darüber hinaus würde eine Verlängerung der Verjährungsfrist einen unmittelbaren Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. Rückmeldungen aus der Praxis zeigen, dass in den letzten Jahren insbesondere in urbanen Räumen und auf Landstraßen ein Wiederanstieg von besonders gefährlichem Fahrverhalten wie beispielsweise extremem Rasen zu beobachten ist. Täter handeln zunehmend mit dem Bewusstsein, dass die Verfolgung solcher Taten an Fristen scheitert; gerade dann, wenn die Fahrerermittlung erschwert ist. Eine realistische und angemessene Verlängerung der Frist würde hier gezielt gegensteuern und die abschreckende Wirkung der Verkehrsüberwachung insgesamt stärken. Damit würde zugleich dem verfassungsrechtlichen Schutzauftrag für Leben und körperliche Unversehrtheit aus Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes stärker Rechnung getragen.

Eine Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist ist daher sachgerecht, praktikabel und notwendig. Sie würde den Behörden ermöglichen, ihre Maßnahmen zur Fahrerermittlung – insbesondere mit den mittlerweile zur Verfügung stehenden technischen Mitteln – gezielter, sorgfältiger und rechtsstaatlich fundierter durchzuführen. Gleichzeitig würde sie die Durchsetzbarkeit bestehender Verkehrsregeln erhöhen und das Vertrauen in die Konsequenz staatlichen Handelns stärken.

3. Zu Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd (§ 35 Absatz 1 Nummer 25 – neu – StVG)

Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd ist durch den folgenden Doppelbuchstaben dd zu ersetzen:

„dd) Nummer 22 wird durch die die folgenden Nummern 22 bis 25 ersetzt:

„22. <...weiter wie Vorlage ...>,

23. <...weiter wie Vorlage ...>,

24. <...weiter wie Vorlage ...>,

25. zur Ermittlung von kommunalen fahrzeugbezogenen Abgabepflichten nach Bundes- oder Landesrecht.“ ‘

Begründung:

Zum Zwecke der Steuerung des Verkehrsverhaltens, zur Finanzierung des ÖPNV oder kommunaler Infrastruktur oder zur Erreichung klimapolitischer Ziele sind auf Ebene der Länder verschiedene fahrzeugbezogene Abgaben denkbar. Obwohl die rechtliche Möglichkeit zur Einführung fahrzeugbezogener Abgaben auf Landesebene grundsätzlich besteht, haben bislang nur wenige Länder von dieser Option Gebrauch gemacht. Erste Umsetzungen gibt es insbesondere im Bereich der Drittnutzerfinanzierung des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV).

Zur Erhebung der Abgaben von Kfz-Haltern und Kfz-Halterinnen ist der Zugriff der Kommunen auf die Fahrzeugdaten und Halterdaten wesentlich. § 35 Absatz 1 StVG formuliert die zulässigen Anwendungsfälle, in welchen Fahrzeughalterdaten als personenbezogene Daten im Sinne des Artikel 4 Nummer 2 Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) übermittelt werden dürfen. Eine Rechtfertigung für die Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten an Behörden zum Zwecke der Erhebung von Abgaben ist darin bislang nicht vorgesehen. Ziel ist es daher, eine Rechtsgrundlage zu schaffen, die die Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten zur Erhebung kommunaler fahrzeugbezogener Abgaben ermöglicht, zu denen die Kommunen landes- oder auch bundesrechtlich ermächtigt worden sind.

Die vorgeschlagene Änderung leistet damit insbesondere einen Beitrag zur gemeinsamen Zielsetzung des Bundes und der Länder, bürokratische Hürden im Verwaltungshandeln abzubauen. Denn ohne eine spezifische datenschutzrechtliche Rechtfertigung ist die Erhebung der benötigten Daten nur durch aufwendige Verfahren möglich, obwohl die entsprechenden Daten an anderer Stelle bereits vorliegen. Zur Vermeidung einer weiteren Überregulierung des Verwaltungsapparats muss daher für den Bedarfsfall eine Übermittlung bereits vorhandener Daten an die zuständigen Stellen ermöglicht werden.

Eine Datenübermittlung zwischen den Behörden trägt auch dem Ziel des Normenkontrollrats des Bundes Rechnung, die digitale Kommunikation zum Regelfall zu machen. Das Expertengremium hat zur Erreichung dieses Ziels unter anderem vorgeschlagen, dass Daten nur noch an eine Stelle gemeldet werden sollen und dort bei Bedarf von anderen öffentlichen Stellen digital abgerufen werden (Once-Only-Prinzip).

Die Verarbeitung der übermittelten Daten bedarf ihrerseits einer datenschutzrechtlichen Rechtfertigung nach den im jeweiligen Einzelfall geltenden Vorschriften.

4. Zu Artikel 1 Nummer 26 Buchstabe e – neu – (§ 36 Absatz 2o – neu – StVG)

Nach Artikel 1 Nummer 26 Buchstabe d ist der folgende Buchstabe e einzufügen:

„e) Nach Absatz 2n wird der folgende Absatz 2o eingefügt:

„(2o) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 25 aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die für die Ermittlung der Abgabepflicht zuständige Behörde erfolgen.“ ‘

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird für die nach Landesrecht zuständige Behörde die Möglichkeit geschaffen, zur Feststellung der abgabenpflichtigen Personen im automatisierten Verfahren Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister abzurufen und etwaige Angaben dieser Personen durch Zugriff auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters im automatisierten Verfahren zu verifizieren.

5. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 ist durch die folgende Nummer 1 zu ersetzen:

„1. das nach dem Stand der Technik gesicherte, angegebene Kennzeichen und“

Begründung:

Das beim Parken an Einrichtungen oder Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit angegebene Kennzeichen ist dergestalt zu sichern, dass eine Profilbildung ausgeschlossen wird. Hier kommen verschiedene technische Maßnahmen in Betracht. Die Festlegung auf Hash-Werte verkürzt die Auswahl möglicher Lösungen und ist weder technikoffen noch zukunftssicher.

6. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 1 StVG)

In Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 1 ist jeweils die Angabe „stichprobenartigen“ durch die Angabe „nicht flächendeckenden“ zu ersetzen.

Begründung:

Es ist fraglich, ob die aktuelle Formulierung der Regelung alle relevanten Anwendungsfälle erfasst und praxistauglich auch hinsichtlich des Vollzugs ist. Wenn die Kontrolle der gemäß § 63g Absatz 1 StVG erfassten Kennzeichen standardmäßig durch Erfassung der Kennzeichen geparkter Autos durch Videosysteme gemäß § 63g Absatz 2 StVG erfolgen soll, wird dies den Rahmen einer stichprobenartigen Überwachung, wie Absatz 2 sie aktuell vorsieht, möglicherweise übersteigen. Daher sollte die Verhältnismäßigkeit besser durch einen ausdrücklichen Ausschluss der flächendeckenden Videoüberwachung sichergestellt werden.

Eine unnötige Fokussierung auf die nur „stichprobenartige“ Überprüfung wird hingegen weder dem verkehrspolitischen Bedürfnis nach ggf. regelmäßiger Kontrolle an problematischen Stellen des Straßenverkehrs noch dem Bedürfnis nach einer klaren und anwenderfreundlichen Norm gerecht. Eine dauerhafte Kontrolle dürfte praktisch ohnehin schon daran scheitern, dass nur eine beschränkte Anzahl an Kontrollfahrzeugen zur Verfügung stehen würde und für die Einleitung eines OWi-Verfahrens die Kontrolle durch eine natürliche Person vorgesehen ist.

Aufgrund der Unschärfe des Begriffs der „stichprobenartigen“ Überwachung und dem Bedürfnis nach regelmäßigen Kontrollen sollte auch in § 63g Absatz 3 StVG für die Kontrolle des „Falschparkens“ der Ausschluss der flächendeckenden Überwachung statt der Stichprobenartigkeit festgelegt werden.

7. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 2 bis 4 StVG)

Der Bundesrat hält es für erforderlich, im weiteren Gesetzgebungsverfahren

- a) in § 63g Absatz 2 Satz 1 StVG klarzustellen, an wen die Daten übermittelt werden sollen;
- b) zu prüfen, ob bei einer Überwachung gemäß § 63g Absatz 2 und Absatz 3 StVG der Anwendungsbereich der KI-Verordnung eröffnet sein kann und ob die gegebenenfalls daraus zu berücksichtigenden Voraussetzungen erfüllt sind;

- c) in § 63g Absatz 4 Satz 1 StVG klarzustellen, welche Verarbeitungen der Begriff der „Abrufe“ umfassen soll und in welchem Verhältnis die Protokollierung zur Speicherdauer von 24 Stunden gemäß § 63g Absatz 1 Satz 2 StVG steht;
- d) zu prüfen, ob die Datenverarbeitungen nach § 63g Absatz 4 StVG in den Anwendungsbereich der JI-Richtlinie fallen und damit die Voraussetzungen nach Artikel 25 der JI-Richtlinie erfüllt sein müssten.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Mit § 63g Absatz 2 Satz 1 StVG wird die Übermittlung bestimmter Daten im Rahmen einer Videokontrolle erlaubt. Der Entwurfswortlaut und die Begründung geben keinen Aufschluss darüber, an wen die Daten übermittelt werden sollen. Hier ist eine Klarstellung erforderlich.

Zu Buchstabe b:

Bestimmte Anwendungen für die Überwachung gemäß § 63g Absatz 2 und 3 StVG könnten in den Anwendungsbereich der KI-Verordnung fallen. Daher sollten die grundsätzliche Zulässigkeit des Einsatzes sowie die entsprechenden Voraussetzungen eines Einsatzes vorab geprüft werden.

Zu Buchstabe c:

In § 63g Absatz 4 Satz 1 StVG wird der Begriff der „Abrufe“ der in Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 genannten Daten genutzt. Da dieser Begriff in Absatz 1 nicht verwendet wird, besteht Unklarheit, welche Verarbeitungen protokolliert werden müssen. Des Weiteren ist unklar, in welchem Verhältnis die Protokollierung zur Speicherdauer von 24 Stunden gemäß § 63f Absatz 1 Satz 2 StVG steht. Hier sind ebenfalls Klarstellungen erforderlich.

Zu Buchstabe d:

Die Datenverarbeitungen nach § 63g Absatz 4 StVG dürften in den Anwendungsbereich der JI-Richtlinie fallen. Dies sollte geprüft werden und gegebenenfalls zur Erfüllung der Voraussetzungen des Artikels 25 der JI-Richtlinie die Norm angepasst werden.

8. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 3 Satz 3 StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 3 Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Ergibt die Videokontrolle lediglich Anhaltspunkte für einen Verstoß nach Satz 1, die erst durch erneute Videokontrolle mit zeitlichem Abstand oder durch Kontrolle einer Überwachungskraft bestätigt werden können, so dürfen die Daten nach Satz 2 erhoben und nach dem Stand der Technik gesichert gespeichert werden.“

Begründung:

Für eine Nachkontrolle durch erneute Videokontrolle oder durch Überwachungskräfte, die gezielt die betroffenen Fahrzeuge aufsuchen müssen, wird das Kennzeichen als Referenzwert benötigt.

Der Vorwurf des Falschparkens ohne eine eindeutige Identifizierung des betreffenden Fahrzeugs anhand von zwei lesbaren Kennzeichen erscheint bei einer teilautomatisierten Ahndung vor Gericht als nicht haltbar und somit nicht gerichtsfest. Die zweifache Erfassung und Abgleichung eines klar lesbaren Kennzeichens gewährleistet, dass es sich tatsächlich um dasselbe Fahrzeug handelt und minimiert das Risiko von Fehlzuordnungen oder ungerechtfertigten Beanstandungen.

Des Weiteren wird für die Durchführung von gefahrenabwehrrechtlichen Maßnahmen durch Überwachungskräfte, die gezielt die betroffenen Fahrzeuge aufsuchen müssen, das Kennzeichen als Referenzwert benötigt; andernfalls muss vor den entsprechenden Maßnahmen das betroffene Fahrzeug vor Ort gesucht und identifiziert werden, was die Effizienz der Kontrolle deutlich einschränkt.

Die personenbezogenen Daten sind ausreichend gegen Missbrauch zu sichern. Hierfür kommen verschiedene technische Maßnahmen in Betracht. Die Festlegung auf z. B. das Hashen verkürzt die technischen Wahlmöglichkeiten und ist auch nicht zukunftssicher. Die konkrete Anwendung der Datenschutzstandards sollte der kommunalen Praxis überlassen werden.

9. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 4 Satz 2 StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 4 Satz 2 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung, zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage oder für Ordnungswidrigkeitenverfahren und Strafverfahren verwendet werden.“

Begründung:

Damit für Ordnungswidrigkeits- und Strafverfahren die protokollierten Daten verwendet werden können, sollten diese Zwecke in § 63g Absatz 4 Satz 2 StVG aufgenommen werden.

10. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 6 Satz 1a – neu –, 3 – neu – StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 6 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Die Verarbeitung und Verwendung nach den Absätzen 1 bis 4 erlangter Daten für andere Zwecke darf nur erfolgen, soweit dies erforderlich ist zur Aufklärung, Verhütung oder Unterbindung von in § 100b Absatz 2 der Strafprozessordnung genannten Straftaten oder zur Abwehr einer Gefahr oder einer drohenden Gefahr für

1. die Gesundheit einer Person,
2. die sexuelle Selbstbestimmung, soweit sie durch Straftatbestände geschützt ist, die im Mindestmaß mit wenigstens drei Monaten Freiheitsstrafe bedroht sind,
3. Eigentums- oder Vermögenswerte, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für eine drohende gewerbsmäßige oder bandenmäßige Schädigung dieser Rechtsgüter vorliegen, die geeignet ist, den Rechtsfrieden in erheblicher Weise zu stören, oder
4. Kulturgüter von mindestens überregionalem Rang.

b) Nach Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen:

„Die Verarbeitung zur Profilbildung ist unzulässig.“

Begründung:

Das in § 63g Absatz 6 StVG vorgesehene umfassende Zweckänderungsverbot für Daten, die im Rahmen der digitalen Parkraumkontrolle erhoben werden, ist aus Sicht der Kriminalitätsbekämpfung bedenklich. Diese Daten können im Einzelfall bei der Gefahrenabwehr oder im Ermittlungsverfahren wertvolle Informationen liefern. So könnten die erhobenen Kennzeichen oder noch vorhandene Videosequenzen unverzichtbare Beweismittel darstellen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die erhobenen Daten für die Strafverfolgungsbehörden beispielsweise auch bei schwersten Straftaten oder zur Abwehr terroristischer oder sonstiger schwerwiegender Gefahren nicht zugänglich sein sollen.

Durch die Regelungen in § 63g Absatz 1 bis 5 StVG ist sichergestellt, dass die digitale Parkraumüberwachung datenschutzkonform und nicht flächendeckend stattfindet.

In vielen Fällen werden die Daten sofort nach ihrer Erhebung wieder gelöscht.

Eine Zweckänderung erhobener und noch vorhandener Daten zur Aufklärung schwerer Straftaten oder zur Abwehr von Gefahren für bedeutende Rechtsgüter erscheint auch unter Abwägung der betroffenen Interessen grundrechtskonform.

11. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g StVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob ein automatisierter Abgleich der nach § 63g StVG im Zuge der digitalen Parkraumkontrolle sowie der Verfolgung sonstiger Verstöße im ruhenden Verkehr mittels Scan-Fahrzeugen erhobenen amtlichen Kennzeichen mit dem polizeilichen Fahndungsdatenbestand ermöglicht und in § 63g StVG normiert werden kann.

Begründung

Nach wie vor stellt die Bekämpfung des Diebstahls von Kraftfahrzeugen eine erhebliche Aufgabenrate für die Polizeibehörden dar. Der Diebstahl des eigenen Kraftfahrzeuges beeinflusst das Sicherheitsgefühl des Einzelnen erheblich. Insoweit setzen Bund und Länder erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen zur Bekämpfung des Kraftfahrzeugdiebstahls ein.

Angesichts der angespannten Ressourcen ist der sinnvolle Technikeinsatz soweit wie möglich geboten, um die Bekämpfung der Kriminalität effektiv und dennoch effizient auszugestalten.

Aus diesen Gründen sollten die bereits digital erhobenen personenbezogenen Daten wie das amtliche Kennzeichen bei einem Kraftfahrzeugdiebstahl auch automatisiert gegen die im Zuge der digitalen Parkraumkontrolle sowie der Verfolgung sonstiger Verstöße im ruhenden Verkehr mittels Scan-Fahrzeugen nach § 63g StVG erhobenen amtlichen Kennzeichen abzugleichen sein.

Es wird deshalb gebeten, eine dahingehende Überarbeitung des § 63g StVG zu prüfen.

12. Zu Artikel 1 allgemein (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

- a) Der Bundesrat begrüßt die im Gesetzentwurf vorgesehene Weiterentwicklung des Straßenverkehrsgesetzes, die Bund, Ländern und Gemeinden zukunftsorientierte Digitalisierungspotenziale im Bereich des Straßenverkehrsrechts erschließen soll, einen Beitrag zur Bürokratieentlastung leisten kann und den kommunalen Gestaltungsspielraum stärkt.
- b) Der Bundesrat stellt zugleich fest, dass der Gesetzentwurf bisher keine Änderungen zum Einbezug von Elektrokraftfahrzeugen in die verschuldensunabhängige Halterhaftung gemäß § 7 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes enthält, obgleich dieses Haftungsprivileg angesichts der zunehmenden Verbreitung von Elektrokraftfahrzeugen in Vermietungsangeboten keinen ausreichenden Schutz für unverschuldete Opfer von Verkehrsunfällen gewährleistet, wenn – insbesondere bei schädigenden Ereignissen im ruhenden Verkehr – ein Verschulden der fahrzeugführenden Person von Geschädigten nicht nachgewiesen werden kann. Bereits im Jahr 2022 empfahl der Deutsche Verkehrsgerichtstag daher die Aufnahme von Elektrokraftfahrzeugen in die verschuldensunabhängige Halterhaftung (vgl. 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar, 17. – 19. August 2022, Empfehlungen des Arbeitskreises VI). Dieser Empfehlung haben sich jüngst im Anhörungsverfahren zum Entwurf einer „Verordnung zur Änderung der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (vgl. BR-Drucksache 535/25) erneut neben einigen Ländern unter anderem der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sowie der ADAC angeschlossen.
- c) Vor diesem Hintergrund ersucht der Bundesrat die Bundesregierung, zeitnah einen Gesetzentwurf zum Einbezug von Elektrokraftfahrzeugen in das Regime der verschuldensunabhängigen Halterhaftung vorzulegen, um der Betriebsgefahr dieser Fahrzeuge Rechnung zu tragen und bestehende, nicht hinnehmbare Schutzlücken für unverschuldete in Unfälle mit Elektrokraftfahrzeugen verwickelte Verkehrsteilnehmende zu schließen.

Begründung:

Gerade bei zunehmender Verbreitung von Elektrokleinstfahrzeugen zur Vermietung in Mikromobilitätsangeboten im urbanen Raum zeigt sich, dass die Freistellung jener Fahrzeuge von der Gefährdungshaftung gemäß § 8 Nummer 1 StVG zu schwerwiegenden Lücken im Opferschutz führt. Wer unverschuldet durch ein Elektrokleinstfahrzeug zu Schaden kommt, muss nach geltendem Recht der fahrzeugführenden Person ein Verschulden nachweisen, um Ersatzansprüche geltend machen zu können. Gelingt dies nicht, weil beispielsweise bei einem auf dem Fußweg liegenden Elektrokleinstfahrzeug nicht feststellbar ist, dass die fahrzeugführende Person die Sturzursache auf dem Gehweg bereitet hat, besteht keine Ersatzpflicht, sodass eine Entschädigung auch bei schwerwiegenden gesundheitlichen sowie finanziellen Folgen ausbleibt. Ähnlich wie bei der Ausnahme für Fahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion bedarf es deshalb einer ergänzenden Regelung im Regime der §§ 7 und 8 StVG des Inhalts, dass der pflichtversicherte Halter eines Elektrokleinstfahrzeuges aufgrund der Betriebsgefahr verschuldensunabhängig schadenersatzpflichtig ist.

13. Zu Artikel 4a – neu – (§ 107 Absatz 2 OWiG)

Nach Artikel 4 ist der folgende Artikel 4a einzufügen:

„Artikel 4a

Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)

Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 163) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 107 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Hat die Verwaltungsbehörde im Falle des § 25a des Straßenverkehrsgesetzes eine abschließende Entscheidung getroffen, so beträgt die Gebühr 45 Euro.“

Begründung:

Die Anhebung der Halterkosten von 20 Euro auf 45 Euro trägt den veränderten wirtschaftlichen, rechtlichen und technologischen Rahmenbedingungen Rechnung. Seit der letzten Anpassung im Jahr 2013 (BGBl. I S. 2586) sind die Reallöhne sowie die Personal- und Betriebskosten der zuständigen Verwaltungsbehörden deutlich gestiegen. Insbesondere die Kosten für die Sachbearbeitung und Fahrerermittlung haben sich erhöht. Gleichzeitig sind die technischen Möglichkeiten zur Fahrerermittlung komplexer geworden, was längere Bearbeitungszeiten – aufgrund der Einbeziehung neuwertiger Methoden – zur Folge haben kann.

Daneben ist insgesamt erkennbar, dass im ruhenden Verkehr der Halterkostenbescheid als preiswerte Umgehung der Sanktionierung wahrgenommen wird. In einschlägigen Informationsquellen wird dieser entsprechend häufig als „günstige Alternative“ zur eigentlichen Ahndung dargestellt; der behördliche Ermittlungsaufwand bleibt jedoch unverändert bestehen.

Abgesehen von den geänderten Rahmenbedingungen führt selbst die allgemeine Preisentwicklung seit 2013 zur Notwendigkeit einer Anhebung. Der bisherige Betrag deckt nicht mehr die entstandenen Kosten, zumal die realen Kostensteigerungen in der Verwaltung – wie oben aufgeführt – weit über der allgemeinen Teuerung liegen dürften. Allein seit dem Jahr 2013 sind die tariflichen Monatsgehälter im öffentlichen Dienst im TVöD für Bund und Gemeinden bis 2024 kumuliert um knapp 35 Prozent (aufsummiert) gestiegen.* Die Gegenseite stellt zunehmend aufwändigere Anforderungen an Identitätsnachweise, verlangt immer häufiger die vollständige Ermittlungsakte – auch, wie hier, im ruhenden Verkehr – oder bestreitet, gerade seit der Anhebung der Bußgeldhöhen, wesentlich häufiger die eigene Identität. Auf kommunaler Seite wird mitunter im Schnitt ein Stundensatz von 45 Minuten für einen vollständigen Vorgang vom Parkverstoß bis zum Hal-

*

<https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Tarifverdienste-Tarifbindung/Tabellen/entwicklung-tarifverdienste-im-oeffentlichen-dienst-ab-2005.html>

terkostenbescheid angegeben. Die damit befassten Personalstellen sind mitunter mindestens nach E8 bewertet, zuzüglich Sach- und Verwaltungsgemeinkosten. Schon jetzt belaufen sich die Gesamtkosten pro Fall damit auf 47,25 Euro; je nach Komplexität des Falls deutlich darüber. Eine grundsätzliche Anhebung auf somit 45 Euro ist daher erforderlich, um auch weiterhin eine annähernd kostendeckende Bearbeitung zu ermöglichen, da die Kostentendenz weiter steigend ist. Berücksichtigt ist dabei eine gewisse Kulanz, die sich aus strukturellen Unterschieden der jeweiligen Behörden sowie aus länderspezifischen organisatorischen Gegebenheiten ergibt.

Diese Ermittlung der Kostenerhöhe erfolgte in enger Abstimmung mit den kommunalen Landesverbänden, z. B. Baden-Württembergs, und basiert auf aktuellen Standards der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement.

Zusammenfassung einer beispielhaften Kalkulation:

- Jahrespersonalkosten (E8-Stelle): 69 700 Euro; Sachkosten: 9 700 Euro; Verwaltungsgemeinkosten (20 Prozent der Personalkosten): 13 940 Euro
- Gesamtkosten eines Arbeitsplatzes: 93 340 Euro pro Jahr
- Nettoarbeitszeit pro Jahr: 1 476 Stunden
- Daraus ergibt sich ein Stundensatz von ca. 63 Euro pro Mitarbeiter
- Für einen vollständigen Vorgang vom Parkverstoß bis zum Halterkostenbescheid wird ein Zeitaufwand von durchschnittlich 45 Minuten kalkuliert. Hierbei wurde von den Behörden darauf hingewiesen, dass es hierbei um einfache Fälle handelt. Daraus ergeben sich Personalkosten von durchschnittlich 47,25 Euro pro Fall.

14. Zu Artikel 4a – neu – (§ 107 Absatz 3 Nummer 2 OWiG)*

Nach Artikel 4 ist der folgende Artikel 4a einzufügen:

„Artikel 4a

Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)

Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 163) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 107 Absatz 3 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

- „2. für jede Zustellung mit Zustellungsurkunde, Einschreiben gegen Rückschein oder durch Bedienstete der Verwaltungsbehörde pauschal 5,50 Euro;“ „

Begründung:

Für bestimmte amtliche Schriftstücke ist eine förmliche Zustellung vorgesehen. Anwender des Postzustellungsauftrages (PZA) sind entsprechend grundsätzlich Behörden, Gerichte und alle weiteren (im Gesetz) benannten Stellen. Beim PZA handelt es sich um eine besonders qualifizierte Form der Zustellung nach den Vorschriften der Prozessordnungen und der Gesetze, die die Verwaltungszustellung regeln. Vor allem wird urkundlich festgehalten, wem wann wo und unter welchen Umständen das Schriftstück zugestellt wurde. Die ausgefüllte Urkunde geht an den Auftraggeber zurück.

Für die die Verkehrsordnungswidrigkeiten abwickelnden Verwaltungsbehörden ist die nachweisgeführte Zustellung zur Berechnung der Einspruchsfrist essenziell. Auf eine förmliche Zustellung kann daher nicht verzichtet werden. Mit den Preisanpassungen der Deutschen Post AG wurde eine deutliche Erhöhung der Entgelte von im Schnitt ca. 2,00 Euro pro (e)PZA vollzogen. Durch die aktuell geltende Regelung in § 107 Absatz 3 Nummer 2 OWiG können die Verwaltungsbehörden für jede Zustellung mit Zustellungsurkunde,

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 13 redaktionell zusammenzuführen

Einschreiben gegen Rückschein oder durch Bedienstete der Verwaltungsbehörde pauschal nur 3,50 Euro erheben. Das bedeutet, dass seit dem 1. Juli 2025 die Auslagenerstattung nicht mehr in voller Höhe vollständig vom Verursacher (Betroffenen) erfolgt, sondern die Auslagen anteilig der öffentlichen Hand anheimfallen.

Die Entgelte für die förmliche Zustellung von Schriftstücken nach den Vorschriften der Prozessordnungen und der Gesetze, die die Verwaltungszustellung regeln, wurden in verschiedenen Varianten zuletzt im Jahr 2008 (unbefristet) genehmigt und sind seit der letzten diesbezüglichen Anpassung im Jahr 2008 nicht mehr erhöht worden. Mit Schreiben vom 20. Februar 2025 hatte die Deutsche Post AG bei der Bundesnetzagentur beantragt, die Entgelte anzupassen, was mit Beschluss vom 23. Mai 2025 bestätigt wurde. Die beantragten Entgelte wurden nach § 53 PostG im Amtsblatt der Bundesnetzagentur Nr. 07/2025, erschienen am 9. April 2025, als Verfügung Nr. 27/2025 sowie am 2. April 2025 auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht. Die Anhebung der Auslagen von 3,50 auf 5,50 Euro trägt den Preisanpassungen der Deutschen Post AG zum 1. Juli 2025 Rechnung.

15. Zu Artikel 8 (§ 16 Absatz 3 Nummer 1, 2 AFGBV)

Artikel 8 ist durch den folgenden Artikel 8 zu ersetzen:

„Artikel 8

Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung

Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986), die durch Artikel 10 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 16 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1 wird gestrichen.
 - bb) Die bisherige Nummer 2 wird zu Nummer 1 und durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. das Kraftfahrzeug, ohne zuvor einzel- oder typgenehmigt worden zu sein, mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen ausgestattet ist, oder an dem Kraftfahrzeug nach der Erteilung einer Einzelgenehmigung oder einer Typgenehmigung Veränderungen vorgenommen worden sind, um es mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen auszustatten,“
 - cc) Die bisherigen Nummern 3 bis 5 werden zu den Nummern 2 bis 4.
- c) In Absatz 5 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt. ‘

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung ist erforderlich, um eine Öffnung des Anwendungsbereichs der Erprobungsgenehmigung auf zuvor weder typ- noch einzelgenehmigte Fahrzeuge in § 16 Absatz 3 Nummer 1 AFGBV zu erreichen. § 16 Absatz 3 AFGBV beschränkt die Erteilung einer Erprobungsgenehmigung aktuell auf Kraftfahrzeuge, die über eine Einzelgenehmigung oder Typgenehmigung verfügen (Nummer 1) und an denen nachträglich Veränderungen vorgenommen worden sind, um diese mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen auszustatten (Nummer 2). Diese Regelung führt dazu, dass Fahrzeuge, die von vornherein mit einer automatisierten oder autonomen Fahrfunktion entwickelt und gebaut worden sind, leider nicht in den Anwendungsbereich für Erprobungsgenehmigungen fallen. Hier wird ein Innovationshemmnis für Forschung und Industrie gesehen.

16. Zu Artikel 8 (§ 16 Absatz 5 AFGBV)*

Artikel 8 ist durch den folgenden Artikel 8 zu ersetzen:

„Artikel 8

Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung

Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986), die durch Artikel 10 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 16 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.
- b) Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann im Zuge der Erprobung oder Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen Ausnahmen genehmigen von

1. den Vorschriften der §§ 1a und 1e des Straßenverkehrsgesetzes,
2. dieser Verordnung mit Ausnahme der §§ 15 und 16,
3. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gemäß § 70 Absatz 1 Nummer 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“

Folgeänderung:

Nach Artikel 8 ist der folgende Artikel 8a einzufügen:

„Artikel 8a

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 191) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 70 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 5 Buchstabe f wird die Angabe „befinden.“ durch die Angabe „befinden,“ ersetzt.
- b) Nach Nummer 5 wird die folgende Nummer 6 eingefügt:

„6. das Kraftfahrt-Bundesamt im Zuge einer Erprobungsgenehmigung gemäß § 1i des Straßenverkehrsgesetzes und § 16 der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung von allen Vorschriften dieser Verordnung in bestimmten Einzelfällen; sofern die Ausnahmen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet der Länder haben, ergeht die Entscheidung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden dieser Länder.“

Begründung:

Die Änderung von § 16 Absatz 5 AFGBV gemeinsam mit § 70 Absatz 1 StVZO ist erforderlich, damit das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) seiner bereits durch das Gesetz zum autonomen Fahren zugedachten Rolle gerecht werden kann. In der Begründung zu § 1i StVG im Gesetz zum autonomen Fahren (vgl. BR-Drucksache 155/21) findet sich folgende Aussage:

„Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die nötigen Voraussetzungen und die Konzepte der Hersteller zur Erprobung freizugeben. Eine solche Genehmigung soll sodann aus Praktikabilitätsgründen sämtliche im Fahrzeug ent-

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 15 redaktionell zusammenzuführen

haltene zu erprobende Techniken umfassen, nicht bloß solche in Bezug auf die Automatisierung.“

In der Begründung zu § 16 AFGBV (vgl. BR-Drucksache 86/22) findet sich die ähnlich lautende Aussage:

„Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die nötigen Voraussetzungen, Konzepte der Hersteller zur Erprobung freizugeben. Eine solche Genehmigung soll sodann aus Praktikabilitätsgründen sämtliche im Fahrzeug enthaltene zu erprobende Techniken umfassen, nicht bloß solche in Bezug auf die Automatisierung.“

Die dort dargestellte Auffassung wird geteilt. Das KBA verfügt sowohl über die Expertise als auch über die notwendigen Unterlagen und Nachweise, um die Genehmigungskompetenz im Hinblick auf ein Fahrzeug mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion zu bündeln. Aus diesem Grund soll das KBA ermächtigt werden, im Zuge einer Erprobungsgenehmigung Ausnahmen von der StVZO erteilen zu können. Dies dient einem effizienten Verwaltungshandeln und dem Abbau von Bürokratie.

17. Zum Gesetzentwurf allgemein

- Der Bundesrat begrüßt, dass der Gesetzentwurf zentrale Vorhaben zur Modernisierung des Straßenverkehrsrechts aufgreift und hierzu neben der Digitalisierung auch die Verwaltungsvereinfachung befördert.
- Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Anforderungen an die Behörden auch im Bußgeld, Zulassungs- und Fahrerlaubnisverfahren stetig steigen. Während die Mehrheit der Bevölkerung die geltenden Verkehrsregeln und Sanktionen akzeptiert, entzieht sich eine erhebliche Zahl von Verkehrsteilnehmern immer aufwändiger den Behörden. Mit dem sogenannten Punktehandel entzieht der Gesetzentwurf einer besonders dreisten Praktik den Boden. Weitere Mechanismen bleiben aber bestehen. Dies hat schwerwiegende Folgen für die Verkehrssicherheit, die unter anderem in teils dramatischen Raserunfällen ihren Ausdruck finden.
- Eine geplante weitergehende Vernetzung digitaler Führerscheindaten, etwa mit dem Pass- und Melderegister, sollte auch zur Verwaltungsvereinfachung in Bußgeldbehörden genutzt werden. Daher sollen sie eine automatisierte Zugriffsmöglichkeit auf Lichtbilder bekommen, um so die Identität von Fahrerinnen und Fahrern schneller ermitteln zu können.
- Der Bundesrat fordert mit Blick auf gefährliches Fahrverhalten, die technischen Möglichkeiten der Umgehung verkehrsrechtlicher Vorschriften konsequent einzuschränken. Dazu soll insbesondere das Verbot der Nutzung von „Blitzerwarnapps“ nicht weiter von Zufallsfunden bei Polizeikontrollen abhängig sein, sondern an die Praxis im europäischen Ausland angeglichen werden.

Begründung:

Der Gesetzentwurf setzt wichtige Impulse zur Modernisierung des Straßenverkehrsrechts und trägt dazu bei, bestehende Strukturen an die Erfordernisse einer zunehmend digitalisierten Mobilitäts- und Verwaltungsrealität anzupassen. Die vorgesehenen Regelungen zur Digitalisierung fahrerbezogener und fahrzeugbezogener Dokumente, zur digitalen Parkraumkontrolle sowie zum Ausbau des Datenaustauschs schaffen die Grundlage für transparentere, effizientere und serviceorientierte Verwaltungsprozesse. Zugleich leisten sie einen Beitrag zur Entlastung der Behörden und zum Abbau bürokratischer Hürden.

Mit Blick auf eine zeitgemäße Verwaltungspraxis ist es jedoch notwendig, die Digitalisierung insgesamt auf die Verwaltung, insbesondere auch bei Ordnungswidrigkeitenverfahren, auszudehnen. Die zunehmende Nutzung digitaler Identifikationsmedien und die geplante Vernetzung von Führerscheindaten erfordern einen modernen, automatisierten Zugriff auf Lichtbilder, um Verfahren zu beschleunigen, Ermittlungsaufwände zu reduzieren und Vollzugsdefizite zu vermeiden. Eine effiziente Sachverhaltsaufklärung ist unerlässlich, um das Vertrauen in die Funktionsfähigkeit staatlicher Kontrollen und staatlicher Handlungsfähigkeit insgesamt zu stärken.

Zugleich steht die Verkehrssicherheit vor neuen Herausforderungen. Gefährliches Fahrverhalten, zunehmende Raserunfälle, illegale Kraftfahrzeugrennen außer- und innerorts und die Nutzung technischer Hilfsmittel zur Umgehung verkehrsrechtlicher Vorschriften und Kontrollen zeigen eine gefährliche Gruppe von

verantwortungslos handelnden Menschen. Um sie sanktionieren zu können, müssen die bestehenden Regelungen weiterentwickelt werden. Eine moderne Verkehrssicherheitsstrategie braucht zeitgemäße Instrumente, die sowohl präventiv wirken als auch eine wirksame Ahndung ermöglichen. Dazu gehört auch die Anpassung des Rechtsrahmens an digitale Entwicklungen, um Fehlverhalten frühzeitig zu erkennen und konsequent zu sanktionieren.

Erstens sollen Bußgelder und ggf. Fahrverbote sowie Eintragungen im Fahreignungsregister nicht mehr so leicht durch Verschweigen des tatsächlichen Fahrers zu umgehen sein. Das Verfahren sieht heute vor, dass ein Zugriff auf die Lichtbilder der Fahrerlaubnis den Bußgeldbehörden nur durch Antrag bei den Fahrerlaubnisbehörden ermöglicht wird. Ein automatisierter Zugriff soll den Verfahrensschritt des Antrags vermeiden und eine medienbruchfreie Bearbeitung in den Bußgeldbehörden ermöglichen. Er soll nur anlassbezogen erfolgen. Zweitens stellen „Blitzerwarnapps“ eine weitere Möglichkeit dar, sich der Rechtsordnung zu entziehen. Sie werden in den App-Stores z. B. mit den Worten gepriesen, die App habe der Person „schon viele Male den Lappen bewahrt“. Ihre Nutzung ist zwar verboten, aber in der Praxis gelingt der Nachweis ihrer Nutzung nur bei Anhaltekontrollen, falls Telefon oder App nicht rechtzeitig deaktiviert wurden. In anderen Ländern (z. B. in Frankreich) sind dagegen solche Apps gänzlich verboten, denn sie verfolgen ja keinen anderen Zweck als die Umgehung der Rechtsverfolgung.

Der Bundesrat sieht daher weiteren Handlungsbedarf, um die Modernisierung des Straßenverkehrsrechts fortzuführen, die Effizienz von Verfahren zu erhöhen und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu stärken. Diese Ziele sind zentrale Bausteine einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik und stehen im Einklang mit dem Anspruch an eine leistungsfähige und verlässliche Verwaltung.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1

Dem mit dem "Punktehandel" verbundenen Missbrauch staatlicher Ermittlungskapazitäten, der Untergrabung des Fahreignungsbewertungssystems sowie des staatlichen Ahndungsanspruchs im Hinblick auf Verkehrsordnungswidrigkeiten kommt dann besonderes Gewicht zu, wenn der "Punktehandel" gewerbsmäßig betrieben wird, weil dieser regelmäßig öffentlich (z. B. im Internet) beworben wird und somit einen großen Wirkungskreis hat. Hier erscheint ein Handeln geboten. Eine Bußgeldbewehrung auch des Punktehandels im privaten Umfeld, insbesondere auch innerhalb des eigenen Familienkreises, ist aus Sicht der Bundesregierung demgegenüber nicht zwingend erforderlich. Bei einem derart weiten Anwendungsbereich des Bußgeldtatbestands wäre zudem eine deutliche Mehrbelastung der Behörden mit Ermittlungsverfahren zu Fällen des Punktehandels zu erwarten, die im rein privaten bzw. familiären Bereich überwiegend nicht oder nur sehr schwer zu ermitteln sein dürften.

Im Übrigen ist zu dem Änderungsvorschlag anzumerken, dass abgestufte Bußgeldrahmen für den Fall der Gewerbsmäßigkeit im Nebenstrafrecht unüblich sind. Auch beim Verzicht auf das eingrenzende Merkmal der Gewerbsmäßigkeit unter Beibehalt eines Höchstmaßes von 30.000 EUR würde den Bußgeldbehörden im Hinblick auf das gesetzliche Mindestmaß von 5 EUR (§ 17 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, OWiG) ein ausreichender Bußgeldrahmen zur Berücksichtigung auch der nicht gewerbsmäßigen Verstöße zur Verfügung stehen.

Zu Nummer 2

Für die Bundesregierung ist nicht ersichtlich, warum die vorgeschlagene Anhebung der Verjährungsfrist auf neun Monate erforderlich sein soll. In der Stellungnahme des Bundesrates werden zwar gestiegene Anforderungen an die Ermittlungsarbeit, erhöhter Auswertungs- und Dokumentationsaufwand, ein Anstieg der Fälle sowie eine angespannte Personalsituation in vielen Bußgeldstellen als Gründe für gestiegene Bearbeitungszeiten genannt. Es wird aber nicht dargelegt, welcher übliche Zeitrahmen unter diesen geänderten Bedingungen deshalb nun für die durchschnittliche Bearbeitung benötigt wird, das heißt, es wird nicht dargelegt, dass die Behörden nunmehr im Durchschnitt weitere sechs Monate zur Bearbeitung benötigen (statt vielleicht nur ein, zwei oder drei Monate). Zudem muss dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Verkürzung der Verjährungsfrist bei den massenhaft vorkommenden Verkehrsordnungswidrigkeiten das summarische Verfahren gerade beschleunigen soll.

Im Übrigen ist im OWiG oberhalb der Mindestverjährungsfrist von sechs Monaten (§ 31 Absatz 2 Nummer 4 OWiG) keine Verjährungsfrist von neun Monaten vorgesehen. Die Regelungen zur Verfolgungsverjährung in § 31 Absatz 2 OWiG sehen Abstufungen – abhängig von dem im jeweiligen Bußgeldtatbestand angedrohten Höchstmaß – von sechs Monaten beziehungsweise einem, zwei oder drei Jahren vor. Vor diesem Hintergrund sieht die Bundesregierung ein Bedürfnis, die vorgeschlagene Verlängerung auf neun Monate besonders zu begründen. Der Vorschlag wird daher im aktuellen Verfahren abgelehnt.

Zu Nummer 3 und 4

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab, eine Rechtsgrundlage für die Auskunft aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt zur Ermittlung von möglichen kommunalen fahrzeugbezogenen Abgabepflichten nach Bundes- oder Landesrecht u. a. für die Steuerung des Verkehrsverhaltens, für die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs oder kommunaler Infrastruktur zu schaffen. Bereits die Eignung

der vorgeschlagenen automatisierten Einzelabfrage durch kommunale Behörden für die vorgesehenen Zwecke ist fraglich. So würde die Einzelabfrage lediglich die Zuordnung eines Fahrzeuges zu einem Halter beziehungsweise die Ermittlung der jeweiligen Halterdaten ermöglichen. Um ein vollständiges Bild zu erhalten, müssten seitens der zuständigen Behörden etliche Registerabfragen erfolgen. Dass die genannten Zwecke mit angemessenem Aufwand verfolgt werden können, muss insofern angezweifelt werden.

Zu Nummer 5

Aus Sicht der Bundesregierung ist die Hinterlegung eines Hash-Werts des mit einer Kurzzeit-Parkberechtigung verbundenen Kennzeichens grundsätzlich ausreichend, um zu überprüfen, ob zu einem gegebenen Kennzeichen eine Parkberechtigung besteht. Die vom Bundesrat geforderte Speicherung der eigentlichen Kennzeichen ist demgegenüber weniger datensparsam. Denn andere Sicherungsmechanismen wie zum Beispiel eine verschlüsselte Speicherung sind anders als die Erzeugung von Hash-Werten reversibel. Die Bundesregierung wird gleichwohl erneut prüfen, ob der technische Mehraufwand einer Hash-basierten Lösung den Nutzen für den Datenschutz übersteigt und daher gegebenenfalls eine andere Bewertung rechtfertigt.

Zu Nummer 6

Die Bundesregierung hält die Begrenzung der Videokontrolle auf eine stichprobenartige Kontrolle aus Gründen der Verhältnismäßigkeit für geboten. Die Gesetzesbegründung führt zu diesem Begriff näher aus, dass er weder ausschließt, dass mit den Scan-Fahrzeugen besonders belastete Straßen häufiger abgefahren werden als weniger belastete, noch dass eine stichprobenartige Überwachung voraussetzt, dass auf den abgefahrenen Bereichen die Kontrolle auf eine Teilmenge der dort angetroffenen Fahrzeuge (z. B. jedes zweite Fahrzeug) beschränkt wird. Maßgeblich ist nach der Begründung vielmehr, dass die mit der Digitalisierung der Parkraumkontrolle verbundenen Effizienzgewinne nicht dazu genutzt werden, die Kontrollichte insgesamt so weit zu steigern, dass eine flächendeckende, permanente und anlasslose Kennzeichenkontrolle im städtischen Umfeld entsteht. Eine praxisgerechte Anwendung der Videokontrolle ist dadurch hinreichend gewährleistet.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a: Aus dem Regelungskontext, insbesondere aus Absatz 2 Satz 2, ergibt sich, dass die Daten an die Stellen übermittelt werden dürfen, bei denen die Daten nach Absatz 1 Satz 1 und 2 gespeichert sind. Für die vom Bundesrat vorgeschlagene Klarstellung wird daher kein zwingender Bedarf gesehen.

Zu Buchstabe b: Aus Sicht der Bundesregierung muss eine Überwachung des ruhenden Verkehrs mittels Videokontrolle nicht mit dem Einsatz künstlicher Intelligenz einhergehen. Die Regelung ist KI-neutral. Soweit die zuständigen Behörden sich im Einzelfall für eine technische Lösung entscheiden, die auf KI zurückgreift, ist die Prüfung und Einhaltung etwaiger ergänzender Vorgaben aus der Verordnung (EU) 2024/1689 eine Vollzugsfrage.

Zu Buchstabe c und d: Die Bundesregierung nimmt die Bitte des Bundesrats zum Anlass, erneut vertieft zu prüfen, ob die Richtlinie (EU) 2016/680 eine Anpassung der Protokollierungsvorschrift gebietet.

Zu Nummer 8

Der Änderungswunsch des Bundesrats zielt darauf ab, dass bei einer Videokontrolle nach Absatz 3 (Fallgruppe des sogenannten Falschparkens) das Kennzeichen eines Fahrzeugs auch dann schon gespeichert werden darf, wenn bei einer ersten Erfassung ein Verstoß noch nicht hinreichend sicher feststeht. Das kann etwa dann der Fall sein, wenn nur das Parken, aber nicht das Halten verboten ist und der Nachweis eines Parkens (vgl. § 12 Absatz 2 Straßenverkehrs-Ordnung) erst durch erneute Erfassung mit zeitlichem Abstand erfolgt. Aus Sicht der Bundesregierung ist es in dieser Konstellation aber grundrechtsschonender, wenn bei der ersten Aufnahme das Kennzeichen unkenntlich gemacht wird und nur ein Hash-Wert gespeichert wird. Wird bei der zweiten Befahrung an derselben Stelle ein Fahrzeug erfasst, kann anhand des Hash-Werts bestätigt werden, ob es sich um dasselbe Fahrzeug handelt. Diese Bestätigung kann auch im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung nachvollzogen wer-

den, zum Beispiel indem in den technischen Aufzeichnungen zusätzlich zum Hash-Wert auch der verwendete Hashing-Algorithmus und Salt-Wert angegeben wird.

Zu Nummer 9

Die Ausdehnung der Zweckbindung bei Protokolldaten auf Ordnungswidrigkeitenverfahren und Strafverfahren wird von der Bundesregierung nicht befürwortet. Denn die enge Zweckbindung der Vorschrift dient der Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit. Die Befugnis zur Weiterverarbeitung der Kontrollergebnisse im Fall eines festgestellten Park- oder Haltverstoß für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten ergibt sich aus den Absätzen 2 und 3. Die Nutzung der Protokolldaten zur Verfolgung etwaiger Datenschutzverstöße im Rahmen der Datenverarbeitung ist vom Zweck der Datenschutzkontrolle abgedeckt. Eine darüber hinaus gehende Nutzung der Protokolldaten für die Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten im Übrigen ist nicht erforderlich und wird abgelehnt.

Zu Nummer 10

Die vom Bundesrat gewünschte Öffnung der Zweckbindung auch für die Aufklärung, Verhütung oder Unterbindung bestimmter Straftaten wird abgelehnt. Die enge Zweckbindung der Vorschrift dient der Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit.

Zu Nummer 11

Die vom Bundesrat gewünschte Öffnung der Zweckbindung auch für polizeiliche Fahndungszwecke wird abgelehnt. Die enge Zweckbindung der Vorschrift dient der Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit.

Zu Nummer 12

Die Bundesregierung unterstützt das Anliegen der Länder, Elektrokleinstfahrzeuge in die Gefährdungshaftung nach dem StVG einzubeziehen. Das für das Haftungsrecht federführende Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz hat dazu bereits einen separaten Referentenentwurf zur Änderung des StVG vorgelegt. Für Elektrokleinstfahrzeuge sollen künftig die verschuldensunabhängige Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG und die Haftung des Fahrzeugführers aus vermutetem Verschulden gemäß § 18 Abs. 1 StVG gelten.

Für die Länder und Verbände besteht bis Freitag, den 16. Januar 2026, Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf.

Zu Nummer 13

Die seitens des Bundesrates vorgeschlagene Anhebung der Gebühr auf 45 EUR würde die in § 107 Absatz 1 Satz 3 OWiG geregelte Mindestgebühr, die bei Festsetzung einer Geldbuße wegen eines Park- oder Halteverstoßes erhoben wird, deutlich übersteigen. Wird eine Geldbuße erhoben, beträgt die Mindestgebühr 5 Prozent der festgesetzten Geldbuße, mindestens jedoch 25 EUR. Die Regelgeldbußen für Park- oder Halteverstöße liegen zwischen 20 und 100 EUR, so dass bei ihrer Festsetzung immer die Mindestgebühr in Höhe von 25 EUR fällig wird. Dass demgegenüber die Gebühr deutlich höher sein soll, wenn dem Fahrzeughalter der Park- oder Halteverstoß nicht nachgewiesen werden kann und gegen ihn keine Geldbuße verhängt wird, stößt in Anbetracht des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes auf Bedenken.

Darüber hinaus steht die Gebühr nach § 107 Absatz 2 OWiG in unmittelbarem Zusammenhang mit den Gebühren nach Nummer 4301 des Kostenverzeichnisses zum Gerichtskostengesetz (KV GKG) für die abschließende Entscheidung des Gerichts in Fällen des § 25a StVG sowie nach Nummer 4302 KV GKG für die Entscheidung der Staatsanwaltschaft in Fällen des § 25a StVG. Im Fall einer Anhebung der Gebühr nach § 107 Absatz 2 OWiG auf 45 EUR würde eine Entscheidung der Verwaltungsbehörde mit einer (deutlich) höheren Gebühr einhergehen als eine Entscheidung der Staatsanwaltschaft (24,00 EUR) oder des Gerichts (42,50 EUR). Dies könnte zur unge-

wollten Folge haben, dass Betroffene nur aus Gründen der Kostenersparnis die Entscheidung der Staatsanwaltschaft oder des Gerichts herbeiführen. Eine Anhebung auch der korrespondierenden GKG-Gebühren kommt nicht in Betracht, da sie ansonsten nicht mehr in das Gesamtgefüge der Gebühren des GKG für Straf- und Bußgeldverfahren passen würden.

Soweit darüber hinaus auch darauf abgestellt wird, dass mit einer höheren Gebühr verhindert werden soll, dass Fahrzeughalterinnen und -halter aus ökonomischen Gründen ein (höheres) Verwarnungsgeld wegen eines Parkverstoßes ablehnen und stattdessen die niedrigere Halterkostengebühr in Kauf nehmen, die erhoben wird, wenn das Verfahren mangels Angabe zum Fahrer und wegen fehlender anderer Beweismittel eingestellt werden muss, trägt diese Argumentation nicht. Die Gebührenregelung des § 107 Absatz 2 OWiG in Verbindung mit § 25a StVG ist – auch mit Blick auf die Entscheidung des BVerfG (BVerfG, Beschluss vom 01.06.1989 – 2 BvR 239/88; BVerfGE 80, 109 ff.) – eine reine Kostenregelung. Sie darf – anders als Geldbußen – gerade kein Mittel zur Verhaltenssteuerung sein.

Zu Nummer 14

Das in der Stellungnahme des Bundesrates geäußerte Anliegen, die Auslagenpauschale in § 107 Absatz 3 Nummer 2 OWiG anzuheben, ist vor dem Hintergrund der von der Deutschen Post AG zum 01.07.2025 vorgenommenen Erhöhung des Entgelts für die von ihr angebotene Leistung „Postzustellungsauftrag“ von 3,45 EUR auf 5,62 EUR grundsätzlich nachvollziehbar. Anpassungsbedarf besteht allerdings auch für die in weiteren Gesetzen (u. a. dem GKG) vorgesehenen Auslagenpauschalen für Zustellungen mit Zustellungsurkunde (PZU) in gleicher Höhe. Eine gesetzesübergreifende Anhebung der Auslagenpauschalen für PZU im Rahmen eines geeigneten Gesetzgebungsvorhabens wird daher derzeit geprüft.

Zu Nummer 15

Die vorgeschlagene Änderung des § 16 der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung (AFGBV) soll den Anwendungsbereich der Erprobungsgenehmigungsvorschriften auf Fahrzeuge, die weder eine Einzel- noch Typgenehmigung besitzen, erweitern. Diese Änderung ist kritisch zu bewerten, da sie auch Fahrzeuge ohne Einzel- oder Typgenehmigung in den Anwendungsbereich der Erprobungsgenehmigung einbezieht. Dadurch entsteht die Gefahr, dass zentrale Sicherheitsstandards, die für genehmigte Fahrzeuge verbindlich sind, sowie behördliche Kontrollmechanismen geschwächt werden. Der Rechtsrahmen zum autonomen Fahren befindet sich ohnehin in einem laufenden Evaluationsprozess, sodass umfassende Rechtsänderungen im Nachgang zu erwarten sind; punktuelle inhaltliche Anpassungen wie die vorliegende laufen Gefahr, isolierte Sonderregelungen zu schaffen, die später nicht in ein konsistentes Gesamtsystem passen. Zudem entstehen beim Kraftfahrt-Bundesamt nicht abschätzbare zusätzliche Aufwände für die Prüfung nicht genehmigter Fahrzeuge, die bislang keine Berücksichtigung gefunden haben. Rechtsänderungen im Bereich des autonomen Fahrens sollten daher im Gesamten gedacht und unter Wahrung von Sicherheit, Rechtssicherheit und behördlicher Ressourcen erfolgen.

Zu Nummer 16

Die vorgeschlagene Änderung des § 16 Absatz 5 AFGBV sowie die Folgeänderung in § 70 Absatz 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist zum jetzigen Zeitpunkt kritisch zu bewerten, da sie dem Kraftfahrt-Bundesamt eine weitreichende Ausnahmefugnis von zentralen Vorschriften des StVG und der StVZO einräumt. Damit würde ein erheblicher Teil der bisherigen Sicherheits- und Kontrollarchitektur erheblich geändert. Der Rechtsrahmen zum autonomen Fahren befindet sich ohnehin in einem laufenden Evaluationsprozess, sodass umfassende Rechtsänderungen im Nachgang zu erwarten sind; punktuelle Erweiterungen der Kompetenzen des Kraftfahrt-Bundesamt laufen Gefahr, isolierte Sonderregelungen zu schaffen, die später nicht in ein konsistentes Gesamtsystem passen. Zudem sind die mit der vorgeschlagenen Regelung verbundenen zusätzlichen Aufwände beim Kraftfahrt-Bundesamt – insbesondere die Prüfung und Bewertung von Ausnahmefällen – derzeit nicht abschätzbar und wurden bislang nicht berücksichtigt. Rechtsänderungen mit weitreichenden Auswirkungen wie hier im Bereich des autonomen Fahrens sollten, wie schon zuvor erwähnt, daher im Gesamten gedacht und unter Wahrung von Sicherheit, Rechtssicherheit und behördlicher Ressourcen erfolgen.

Zu Nummer 17Zu Buchstabe c

Der Bundesrat regt an, eine weitergehende Vernetzung digitaler Führerscheindaten auch zur Verwaltungsvereinfachung in Bußgeldbehörden zu nutzen und diesen eine automatisierte Zugriffsmöglichkeit auf Lichtbilder einzuräumen. Eine entsprechende Möglichkeit besteht jedoch bereits nach §§ 22a Absatz 2 des Passgesetzes beziehungsweise § 25 Absatz 2 des Personalausweisgesetzes.

Zu Buchstabe d

Das vorgeschlagene gänzliche Verbot von sog. Blitzerwarn-Apps wird abgelehnt. Bereits nach geltendem Recht ist die Nutzung dieser Dienste während der Fahrt untersagt. Es bleibt schon aufgrund fehlender empirischer Untersuchungen offen, ob bereits das Vorhalten entsprechender Applikationen zu mehr regelwidrigem Verhalten im Straßenverkehr führt.

